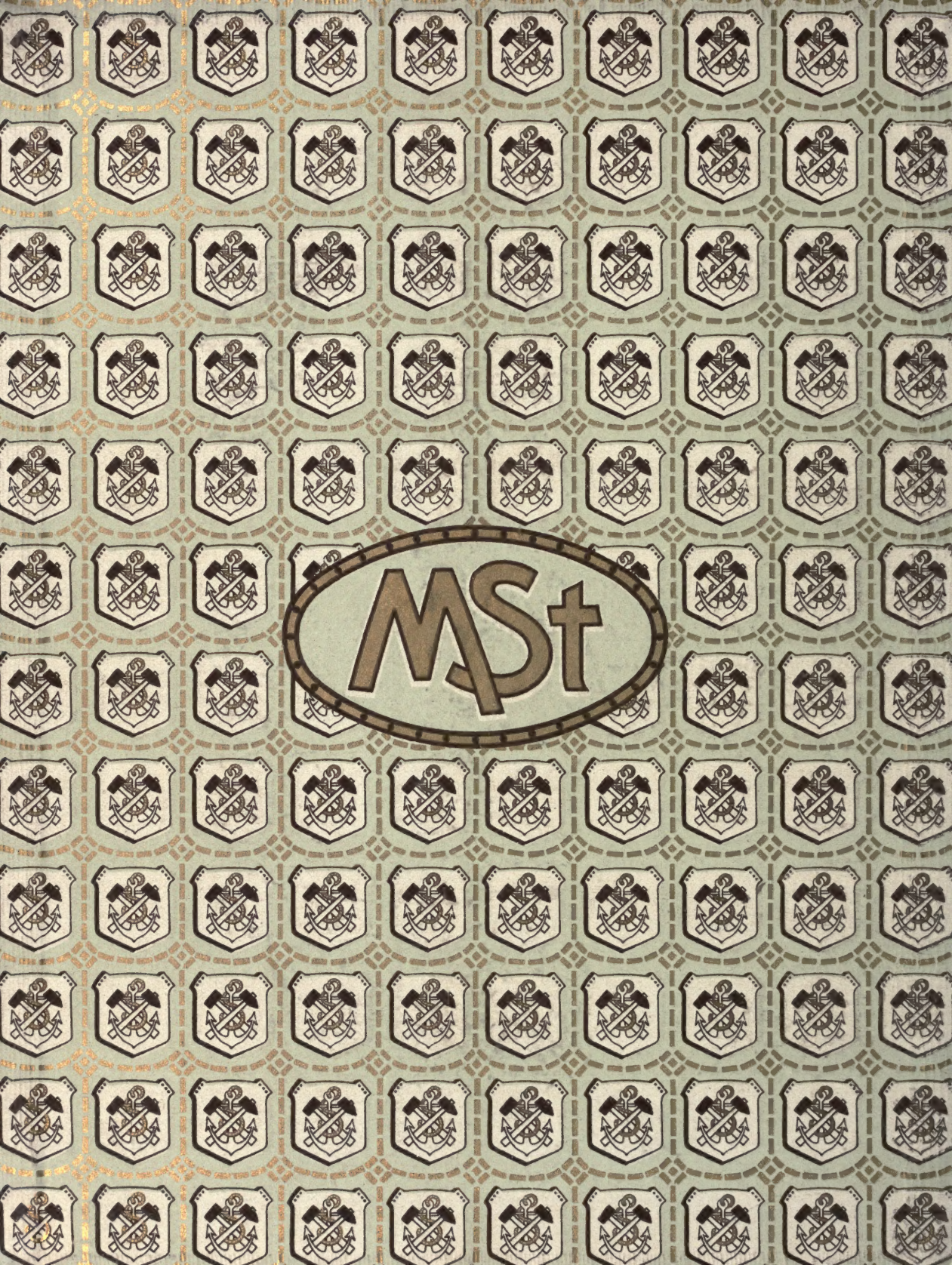

MSt

MSt

# MATHIAS STINNES

## UND SEIN HAUS

### EIN JAHRHUNDERT DER ENTWICKELUNG

### 1808—1908

DARGESTELLT VON

DR. PAUL NEUBAUR

[V.1]

EIN TEXTBAND UND EIN ILLUSTRATIONSBAND

UNIVERSITY OF TORONTO

DRUCK VON JUL. BAGEL, MÜLHEIM A. D. RUHR

[1909]

Ec·H
N4774 ma
599371
11.1.55

Die Originale der Illustrationen sind von
OTTO BOLLHAGEN und FRITZ JACOBSEN, Bremen,
unter Mitbenutzung vorhandener Abbildungen.

Heliotint-Tafeln und Vierfarbendruck von
MEISENBACH, RIFFARTH & Co., Berlin-Schöneberg.

Druck und sonstige Ausstattung
von JUL. BAGEL, Mülheim a. d. Ruhr.

# INHALTSVERZEICHNIS


Seite

VORWORT . . . . . 1

## I. TEIL.

*Entwicklung der Ruhr- und Rheinschiffahrt und des Kohlenbergbaus im Ruhrrevier im 19. Jahrhundert.*

EINLEITUNG: Die politischen Verhältnisse der Ruhr- und Rheinuferstaaten von 1800 bis zum Wiener Kongress . . . . . 7

I. KAPITEL: Die Ruhr- und Rheinschiffahrt bis zur Einführung der Dampf-Schleppschiffahrt . . . . . 17

II. KAPITEL: Die Ruhr- und Rheinschiffahrt vom Beginn der Dampfschiffahrt bis zur Gegenwart. A. Einrichtung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein . . . . . 84

III. KAPITEL: Die Ruhr- und Rheinschiffahrt vom Beginn der Dampfschiffahrt bis zur Gegenwart. B. Von der Eröffnung der Köln-Mindener Bahn bis zur Gegenwart . . . . . 134

IV. KAPITEL: Der Kohlenbergbau im Ruhrrevier im 19. Jahrhundert . . . . 198

V. KAPITEL: Die Entwicklung des Kohlenhandels und die Einheitsbestrebungen im Kohlenbergbau und Kohlenhandel . . . . . 264

## II. TEIL.

*Familiengeschichte des Hauses Stinnes* . . . . . 301

## III. TEIL.

*Das Haus Mathias Stinnes in der Gegenwart.*

I. Die Reederei Mathias Stinnes . . . . . 339

II. Anlagen am Lande für den Schiffahrts- und Kohlenverkehr . . . . . 354

III. Die Bergwerke . . . . . 361

A. Die Gewerkschaft Viktoria Mathias . . . . . 361

B. Die Gewerkschaft Zeche Mathias Stinnes . . . . . 364

(Hierzu ein Kunstblatt)

C. Die Gewerkschaft Graf Beust . . . . . 375

Seite

D. Die Gewerkschaft Friedrich Ernestine . . . . . 379
E. Die Gewerkschaft Carolus Magnus . . . . . 384
IV. Jubilare des Hauses Mathias Stinnes . . . . . 390

## ANHANG.

Transportmengen der von der Firma Math. Stinnes für die Jahre 1888—1907 auf dem Rhein beförderten Güter . . . . . 397
Der Kohlenverkehr auf der Ruhr in den Jahren 1814—1851 nebst den Einnahmen an Ruhrschiffahrtsabgaben und Schleusengeldern *) . . . 398
Ruhrschiffahrts-Verkehr in den Jahren 1852—1863 *) . . . . . 399
Mülheimer Schiffer und Schiffahrt vor 70 Jahren *) . . . . . 400
Instruktion des Pontonnier-Korps . . . . . 406
Auf den Tod des Herrn Mathias Stinnes . . . . . 409
Nachruf an den Herrn Mathias Stinnes . . . . . 412

*) Aus der Zeitschrift des Mülheimer Geschichtsvereins.

# VORWORT.

Wenig über zwei Jahrzehnte sind verflossen, seit wir in Deutschland angefangen haben, die riesige Entwickelung von Industrie, Verkehrswesen und Überseehandel wissenschaftlich zu bearbeiten.

Diese wissenschaftliche Bearbeitung umfasste naturgemäss zuerst die Festlegung der Tatsachen, den gegenwärtigen Stand und Umfang der Erfolge, welche Deutschland auf den angedeuteten Gebieten erzielt hat.

Sie war veranlasst durch die Notwendigkeit, die Erkenntnis solcher Fortschritte zum Gemeingut der Nation zu machen, weil diese Fortschritte auf inner- und äusserpolitischem Gebiete gewaltige Umwälzungen notwendig zur Folge haben mussten, an welche sich wiederum die Staatsmassnahmen und Forderungen an die Volksvertretung knüpften, deren Bewilligung nur erhofft werden konnte, wenn die Erkenntnis von der Umwandlung Deutschlands zum Industriestaat und die günstige Wirkung dieser Umwandlung auf die Volkswohlfahrt allen Schichten der Bevölkerung zum Bewusstsein gebracht wurde.

Man sollte annehmen, dass eine solche Erkenntnis durch die Tatsachen selbst vermittelt worden wäre.

Das ist jedoch keineswegs der Fall gewesen. Die ungeheure Schnelligkeit deutscher Entwicklung hat es mit sich gebracht, dass die Inhaber grosser Unternehmungen oder die Leiter grosser Gesellschaften zwar jeder für sich und darüber hinaus vielleicht innerhalb der einzelnen Interessenkreise über die gewaltigen Erfolge auf einzelnen abgegrenzten Gebieten orientiert waren, dass ferner durch die Tätigkeit der Handelskammern und ihre Berichte eine Übersicht der Fortschritte der industriellen

Zentren geschaffen wurde; aber es fehlte den Einzelnen an der Gesamtübersicht.

Diese Gesamtübersicht, das stolze Bild der Erfolge deutscher Arbeit in weite Kreise der Bevölkerung getragen zu haben, ist ein Erfolg des letzten Vierteljahrhunderts. Er ist ausgegangen von der Arbeit einzelner Gelehrter und Fachleute und verallgemeinert worden durch die Arbeiten der Reichsregierung, insbesondere bei Gelegenheit der Flottenvorlagen.

Man darf heute sagen, dass das deutsche Volk Umfang und Wert seiner Industrieentwicklung, seiner Schiffahrt, seiner Überseebeziehungen, dass es Wesen und Wirkung moderner technischer Kultur sich zu eigen gemacht hat.

Von so grossem volkswirtschaftlichen Wert diese Erkenntnis aber auch sein mag, so genügt sie doch nur als *Bilanz* der deutschen Volkswirtschaft, sie wirkt wie die *Gesamtansicht* eines stolzen Baues.

Wie aber eine Bilanz erst verständlich wird, wenn man ihre Einzelposten durchgeht und die Entstehung derselben prüft, wie ein Bauwerk, je grösser und verzweigter es ist, desto mehr den Wunsch erweckt, seine Konstruktionsbedingungen kennen zu lernen, so wird auch der moderne Entwicklungsgang Deutschlands erst dann verständlich, wenn man den Komponenten seiner Entstehung nachgeht.

Nur zu leicht setzt sich der Gedanke fest, dass der gegenwärtige Stand deutscher Entwicklung eine Folge günstig zusammen wirkender Umstände gewesen sei.

Einer genauen Prüfung kann eine solche Auffassung nicht standhalten. Die Fundamente deutscher Erfolge ruhen auf sichererem Boden. Geht man, und das scheint mir eine wesentliche Aufgabe aller derer zu sein, die an der Geschichte der Gegenwart mitarbeiten, den Grundlagen unserer gegenwärtigen Weltstellung nach, so ergibt sich nicht ein Zusammenwirken günstiger Umstände, sondern ein folgerichtiges Benutzen der Verhältnisse durch führende Männer in allen Berufszweigen.

Nicht durch zufällige *Ereignisse* ist Deutschland zu seiner jetzigen Stellung gelangt, sondern durch *Taten*.

In richtiger Wechselwirkung haben sich dabei die Erfolge führender Geister auf den Gebieten der Technik und in ihrer Wirkung auf Industrie

und Verkehrswesen, sowie auf dem Gebiete der Ausnutzung industrieller Erfolge im Weltverkehr mit den Staatsmassnahmen ergänzt.

Wenn die ersteren — und das ist an unzähligen Stellen nachzuweisen — das Eingreifen der Reichsregierung ausgelöst haben zum Schutz und zur Förderung des unter dem Zeichen der Technik stehenden Kulturumschwungs der Gegenwart, so ist andererseits die richtige Erkenntnis der leitenden Staatsmänner von der Bedeutung unseres Entwicklungsganges wiederum die befruchtende Ursache für das Anwachsen des deutschen Unternehmungsgeistes gewesen.

Was nicht nur für die Erkenntnis der Gegenwart, sondern vor allem für einen Ausblick in die Zukunft das Entscheidende bildet, ist der Nachweis der *Stetigkeit* unseres Entwicklungsganges an der Hand von Beispielen.

Diesem Zwecke dient im wesentlichen das hier vorliegende Buch. Nicht häufig ist die Tatsache, dass gerade im modernen Kulturleben eine Firma auf ein hundertjähriges Bestehen zurückblicken darf. Noch seltener ist das Beispiel dafür, dass in einem ganzen Jahrhundert nicht nur eine Firma, sondern die direkten Nachkommen ihres Begründers in des Ahnherrn Geiste und in dem von ihm in eigenartiger Grosszügigkeit begonnenen Werke fortfahren und sich, wie der Ahnherr es getan, der fortschreitenden Entwicklung so anpassen, dass sie in derselben auf dem von ihnen bearbeiteten Gebiete durch ein Jahrhundert an erster Stelle stehen.

Die Geschichte des Hauses Math. Stinnes ist die Geschichte der Ruhr- und Rheinschiffahrt, des Kohlenbergbaus im Ruhrrevier und des Kohlenverkehrs.

Nicht was Math. Stinnes und seinen Nachkommen während eines Jahrhunderts begegnet ist, soll hier verzeichnet werden, sondern was sie getan haben.

Diese Taten aber sind für die angedeuteten Gebiete von solcher Bedeutung, sie passen sich dem geschichtlichen Bilde so ein, dass dieses Bild als solches gegeben werden muss. Hier ist einer der Grundpfeiler deutschen Wesens, der unsere Erfolge verstehen lehrt und der deshalb

aufgezeichnet zu werden verdient. Grossartigkeit der Gesichtspunkte am Ausgang, Stetigkeit der Entwicklung, Bewahrung der grossen Gesichtspunkte und der Tradition, Erhaltung einer führenden Stellung in den von ihnen bearbeiteten, ein Fundament deutscher Erfolge bildenden Kulturzweigen ist das charakteristische Zeichen des Hauses, welchem dieses Buch gewidmet ist.

Der Verfasser hat seinen Auftraggebern besonders zu danken, dass sie die Gesichtspunkte, aus denen heraus die Arbeit geschrieben ist, gewürdigt haben: einen Beitrag zur Zeitgeschichte zu liefern, der in die historische Entwicklung des letzten Jahrhunderts das Charakterbild von drei Generationen einfügt.

# I. TEIL.

## ENTWICKLUNG DER RUHR- UND RHEINSCHIFFFAHRT UND DES KOHLENBERGBAUS IM RUHRREVIER IM 19. JAHRHUNDERT.

# EINLEITUNG.

## Die politischen Verhältnisse der Ruhr- und Rheinuferstaaten von 1800 bis zum Wiener Kongress.

Der Ahnherr und Begründer des Hauses, mit welchem sich das vorliegende Buch beschäftigt, Mathias Stinnes, wurde am 4. März 1790 in Mülheim a. d. Ruhr geboren und machte sich bereits im Alter von 18 Jahren im Jahre 1808 selbständig.

Das Jahr 1808 bedeutet den äussersten Tiefstand, welchen Preussen und Deutschland haben erleben müssen.

Will man die Schwierigkeiten erkennen, welche zu jener Zeit sich dem Handel und Verkehr entgegenstellten, will man den Wagemut richtig einschätzen, der dazu gehörte, in einer solchen Zeit ein Unternehmen zu begründen, welches weit über den Rahmen des Heimatortes hinaus die gewaltige Schiffahrtstrasse des Rheins in seinen Bereich zu ziehen bestimmt war, will man endlich die auf der Tatkraft jenes Mannes sich in verhältnismässig kurzer Zeit aufbauenden Erfolge richtig würdigen, so muss man den politischen Verhältnissen der damaligen Zeit eine kurze Betrachtung schenken.

Um einen Ausgangspunkt für diese politischen Verhältnisse zu gewinnen, soll das Jahr 1800 zugrunde gelegt werden, ohne dass demselben eine besondere historische Bedeutung zuzumessen ist. Im Jahre 1800 aber hatten sich in Frankreich durch die Wirkungen der Revolution die Grundlagen gebildet, welche innerhalb der nächsten anderthalb Jahrzehnte für die völlige Umgestaltung aller politischen Verhältnisse in Europa bestimmend geworden sind. In einer entscheidenden Weise sind von dieser Umgestaltung die Uferstaaten des Rheins und der uns hier in erster Linie angehenden Ruhr betroffen worden.

An beiden Flüssen stand die Kleinstaaterei in üppigster Blüte. Ihre Wirkungen auf die Schiffahrtsverhältnisse werden weiter unten zur Erörterung kommen, hier soll eine kurze Andeutung auf die herrschende Zersplitterung genügen.

Der Oberlauf der Ruhr, in der Grafschaft Mark gelegen, war zwar bereits im Jahre 1666 an Preussen gefallen.*)

Am wichtigeren Teile des Flusses aber, am Unterlauf, herrschen um 1800 chaotisch verwirrte, durch den politischen Besitz geschaffene Verhältnisse.

Das bergische Land gehört dem Kurfürsten Karl Theodor von Pfalz-Bayern, die sogenannte Unterherrschaft Broich steht unter der Regierung der Fürsten Hessen-Darmstadt. Die Fürstliche Abtei Essen, das Stift Werden üben landesherrliche Oberherrschaft über die gerade damals blühende Schiffahrt der Ruhr aus. An der Mündung der Ruhr herrscht wiederum der König von Preussen als Herzog von Kleve.

Am Rhein, der uralten Pfaffenstrasse, sitzen bis 1794 geistliche und weltliche Herren so nahe aneinander und in solcher Mannigfaltigkeit, dass beispielsweise auf der Strecke von Germersheim bis Rotterdam in nicht weniger als 32 Orten Rheinzölle erhoben wurden durch die souveränen oder sonst berechtigten Herren von Kurpfalz, Kurmainz, dem Domkapitel in Bingen, von Hessen, Kurtrier, Kurköln, Preussen (Kleve), Holländisch-Geldern, Gross-Geldern, Geldern und Holland.

In diese unhaltbaren Zustände fegte um das Ende des 18. Jahrhunderts der eiserne Kriegsbesen, zuerst von der Republik Frankreich, dann in ungleich gründlicherer Weise durch die Hand Napoleons I. geführt.

1794 nach der Eroberung von Speier, Mainz und Frankfurt a. Main durch Custine und nach der Einnahme Kölns war das linke Rheinufer in französischen Händen.

Am 25. Februar 1803 kam zwar durch den Reichsdeputations-Hauptschluss eine Art Ordnung auch in die deutschen Rheinuferstaaten — Preussen erhielt unter anderem am Ruhrufer die Abteien Essen und Werden — aber die geschaffenen Verhältnisse waren von verschwindend kurzer Dauer. Bereits am 15. März 1806 ernannte Napoleon seinen

*) „Vertrag zu Xanten, jülich-klevische Erbschaft".

Schwager Joachim Murat, den Sohn des Gastwirts aus Bastide zum Herzog von Berg, zu welchem Lande durch die Rheinbundsakte auch die Herrschaften Broich und Styrum geschlagen waren. Wenige Jahre später nennt sich Napoleon selbst Grossherzog von Berg und verleiht 1809 diesen Titel dem Sohne seines Bruders Ludwig, des Königs von Holland. Im Januar desselben Jahres beseitigte Napoleon das Lehnsverhältnis zwischen dem bergischen und dem Mülheimer Land.

Bereits im Februar 1808 erfolgte die durchgreifende Organisation der französischen Behörden und bald darauf die französische Departementseinteilung, nach welcher unter anderem der Geburtsort von Mathias Stinnes, Mülheim a. d. Ruhr, zum Rheindepartement und in diesem zum Arrondissement Essen und Kanton Duisburg geschlagen wurde.

Östlich vom Grossherzogtum Berg breitete sich das neugeschaffene Königtum Westfalen unter Jérôme aus. Mit den französischen Machthabern kamen gewaltige Mengen französischer Beamter in das Land, aber — was nicht vergessen werden darf — auch an Stelle der engbegrenzten Anschauungen der früheren kleinen Machthaber eine Reihe grosszügiger Auffassungen in Verwaltung und im bürgerlichen Verkehr, welche zusammen mit dem ungeheuren Einfluss der Napoleonischen Weltherrschaft und der Reaktion der europäischen Völker gegen dieselbe den Gesichtskreis der Bürger gerade im Rheinland erweiterte, den Boden für eine neue Kulturarbeit vorrichtete.

Die Erhebung der Völker gegen die Napoleonische Aera nach dem russischen Feldzug von 1812, die Waffenerfolge der Verbündeten, welche ihre erste Krönung durch die Völkerschlacht bei Leipzig fanden, stellte die Verbündeten vor die Notwendigkeit, für die wieder zu besetzenden, von Napoleon usurpierten Länder eine vorläufige Verwaltung zu schaffen.

Es liess sich damals noch ganz und gar nicht übersehen, welche Gestalt die politische Karte von Deutschland annehmen würde, wenn einmal die von Napoleon geschaffenen Königreiche wieder verschwanden und das französische Kaiserreich wieder zum bourbonischen Königtum würde. Nur eins war sicher, nämlich, dass endlich einmal die unzähligen reichsunmittelbaren Fürsten, Grafen und geistlichen Stifte in den

grösseren leistungsfähigen Staatengebilden aufgehen mussten; im Reichsdeputationshauptschluss von 1803 war durch die Säkularisationen und Mediatisierungen bereits ein Anlauf dazu genommen.

Über die Art der Verwaltung in den wieder zu erobernden Ländern entschieden zunächst die drei Hauptverbündeten Preussen, Österreich und Russland. Die Einigung mit den übrigen deutschen Fürsten hatte deren Teilnahme am Kriege gegen Frankreich zur Bedingung. Ausgeschlossen blieben der König von Sachsen, der König von Westfalen, der Grossherzog von Frankfurt, der *Grossherzog von Berg,* der Fürst von Ysenburg und der Fürst von Leyen.

Durch eine Konvention vom 21. Oktober 1813 wurde ein Zentraldepartement errichtet, an dessen Spitze der Fürst von Hardenberg als Präsident stand.

In denjenigen Ländern, welche von der Aufnahme in den Bund ausgeschlossen waren, wurden Gouvernements errichtet, und in denjenigen, welchen er geöffnet, wurden Agenten ernannt. Chef der Verwaltung wurde der Minister von Stein.*)

Das Grossherzogtum Berg wurde durch den russischen Etatsrat Gruner zur Verwaltung vorbereitet, nachher der Fürst von Solms-Lych zum General-Gouverneur bestellt und dieser wieder im Jahre 1815 durch den zum General-Gouverneur ernannten früheren Etatsrat Gruner abgelöst.

Da in den nachstehenden Ausführungen die volkswirtschaftliche Entwicklung die entscheidende Rolle spielt, sollen an dieser Stelle einige Auslassungen Platz finden, welche sich mit der damaligen Lage von Industrie und Handel im Grossherzogtum Berg bezw. im Mülheimer Lande befassen, d. h. den Gegenden, aus denen der auf den Flüssen Ruhr und Rhein bewegte Schiffahrtsverkehr einen wesentlichen Teil seiner Nahrung zog.

Der Flächeninhalt des unter dem genannten General-Gouverneur stehenden bergischen Landes betrug**) 71 Quadratmeilen und zählte

*) Neigebaur: Darstellung der provisorischen Verwaltung am Rhein vom Jahr 1813—19.

**) Neigebaur a. a. O.

352719 Einwohner, von denen 4968 auf eine Meile kommen. „Es enthielt dasselbe die volkreichsten Gegenden aller Länder deutscher Zunge; so leben z.B. in den Kantonen Elberfeld, Barmen und Solingen auf einer Quadratmeile über 15000 Seelen, eine Bevölkerung, die der stärksten in Europa, der von Malta, gleichkommt. Ebenso ausgezeichnet war das Land, welches das General-Gouvernement Berg ausmacht, in Ansehung seiner *Fabriken* und seines *Handels*. Den Bergischen Stahl findet man nicht nur allein überall in Europa, sondern auch am Vorgebirge der guten Hoffnung und in Amerika; keine Konkurrenz, keine hohen Zölle konnten diese Ware aus einem Lande verdrängen, und nur Napoleon, der den Seehandel des festen Landes sperrte, konnte den Bergischen Stahl- und Eisen-Arbeiten verderblich werden. Die Wollenmanufakturen wetteiferten mit denen des linken Rheinufers und den Englischen. Die Bergischen Seidenwaren gingen bis nach Russland. Auch die Leinwand war ein beträchtlicher Ausfuhrartikel, und selbst aus einem fremden Produkte, der Baumwolle, zogen die Bergischen Manufakturen durch die Vorzüglichkeit ihrer Arbeit bedeutenden Vorteil."

Zu diesen Ausführungen ergänzen sich aus der Zeit der Franzosenherrschaft die Denkschriften vor allem der Wuppertaler Fabrikanten, in denen sie durch ein überwältigend grosses und höchst besorgniserregendes Tatsachenmaterial das Verderbliche der auch von ausserpolitischen Grundsätzen geleiteten französischen Handelspolitik darlegen und dann wohl gelegentlich bei dem in beweglichen Worten vorgetragenen Wunsche endigen, ein Radikalmittel gegen die Zollnot anzuwenden, nämlich die Reunion mit Frankreich. Es ist bisher nicht gelungen, ein derartiges Dokument aus Mülheimer Fabrikantenkreisen, von denen sofort näher die Rede sein wird, aufzufinden. Einen gewissen Ersatz kann da aber eine Denkschrift bieten, die unter dem 11. November 1809, d. h. in einem Momente, wo die französische Zollpolitik erst eben anfängt, ihre verhängnisvollen Wirkungen zu äussern, von acht Handels- und Industrienotabeln der Nachbarstadt Werden a. d. Ruhr bei ihrem Maire eingereicht worden ist. Sie beginnen mit einem sehnsüchtigen Blick auf die altbergische Handelsfreiheit. Besondere Beachtung verdient ihre Mitteilung,

dass gerade die letzten 25 Jahre dem kleinen Abteistädtchen einen nennenswerten materiellen Aufschwung gebracht haben. Seelenzahl und Wert der Grundstücke hätten sich in dieser Zeit gleich sehr gehoben. Aus den 8 Webstühlen sind 40 geworden. Aber was nützt, diese ängstliche Frage wird erhoben, dieser Fortschritt, wenn die neuen Herrn alles tun, um diese Industrie durch Entziehung der Absatzgebiete in sich zu erdrücken? *Man beginnt mit der Rheinsperre.* Der Handel ist ein schöner Traum gewesen. *Mit der holländischen ist auch die Elbgrenze geschlossen worden.* Eine Ausfuhr der Fabrikate in grösserem Umfange ist dadurch unmöglich geworden, die Produktion selbst aber durch hohe Belastung der Rohstoffeinfuhr schwer behindert. Die Folge ist der Rückgang der gesamten Exportindustrie. Nur diejenigen Fabrikationszweige, die mit auswärtigem Absatze nicht zu rechnen haben, fristen ein bescheidenes Dasein. Damit wird aller höhere Schwung aus der Arbeit verbannt. Wir dürfen diese Gedanken unbedenklich von Werden auf Mülheim übertragen. Vermutlich hat der Grenzschluss gerade wegen der grösseren Annäherung an den Rhein hier noch verderblicher gewirkt, als weiter oberhalb im Ruhrtale.

Wenn wir aber nun auch keine direkte denkschriftartige Quelle aus Mülheim auftreiben können, so besitzen wir doch aus den Jahren 1809, 1810 und 1812 tabellarische Aufnahmen der städtischen Industrie, die die Vermutung zur Gewissheit erheben, dass sie an dem allgemeinen Verfalle der bergischen ihren vollen Anteil genommen hat.

Die letzte Rubrik der Übersicht von 1809 heisst nämlich: „Vorteile, welche der Handel mit dem Auslande geniesset oder Hindernisse, welche demselben im Wege stehen". Die näheren Angaben lauten nun bei allen einzelnen Arten, bei der Papier-, Eisen-, Textil-, Seifen- und Tabakindustrie übereinstimmend dahin, dass dem Handel mit dem Auslande, d. h. dem Absatze der Mülheimer Fabrikate ausserhalb des grossherzoglich-bergischen Marktes nur Hindernisse in den Weg gelegt werden und dass er nirgends Vorteile geniesst. Das muss um so nachteiliger gewirkt haben, als aus einer anderen Rubrik zahlreiche und sehr umfassende Absatzmöglichkeiten ersichtlich sind. Für die Papierfabriken

werden alle Gegenden Deutschlands genannt. Mülheimer Eisen- und Stahlwaren könnten, wenn man die Grenze öffnete, nach Frankreich und Holland ausgeführt werden. Dasselbe gilt von der zu hoher Blüte gelangten Textilindustrie. Und selbst die kleineren Branchen könnten wenigstens in die nächsten Grenzgebiete hinübergreifen. Durch die künstliche Einschränkung oder gänzliche Verhinderung des auswärtigen Absatzes wird mit dem wirtschaftlichen natürlich zugleich ein sozialer Notstand erzeugt: denn in der damaligen Mülheimer Industrie sind immerhin an die 360 Arbeiter beschäftigt gewesen. Auch dadurch wird die Lage noch weiter verschärft, dass nicht einmal mehr der innere Markt von der einheimischen Fabrik konkurrenzlos beherrscht werden kann. Vielmehr strömen auswärtige Halb- oder Ganzfabrikate ungehindert ein. Besonders über den amerikanischen Wettbewerb wird Klage geführt.

Zum zweiten Male erhalten wir näheren Aufschluss über die Mülheimer Industrie durch einen Bericht des Unterpräfekten an den Präfekten vom 3. August 1810. Dieser Bericht gibt sich als „Nachtrag zur Fabriquen-Tabelle vom Arrondissement Essen". In der Tat lehren diese Angaben die Unvollständigkeit der Nachrichten aus dem Jahre 1809. Am mangelhaftesten und oberflächlichsten erfolgt die Orientierung durch eine parallele Quelle vom 11. Januar 1812. Ein neuer Feind der Mülheimer Industrie hat sich inzwischen eingestellt: Es ist die von Napoleon für 1812 verfügte Monopolisierung des Tabaks. Die Einführung der Tabaksregie hat auf die Stimmung der beteiligten Kreise so ungünstig gewirkt, „dass die Gemüter der Kaufleute durch die stattgehabte Versiegelungen und Inventarisationen der Thabacksvorräte zu Ertheilung der . . . verlangten Aufklärung nicht sehr aufgelegt sind". Wir hören, dass auch hier ein blühender Fabrikationszweig schwer geschädigt wird; denn der jährliche Umschlag wird auf nahezu 200000 Fr. angegeben, und die Übersicht über die verarbeiteten Tabake erlaubt wegen ihrer grossen Mannigfaltigkeit einen Rückschluss auf den erheblichen Umfang der Produktion. Die Seifensiedereien ferner sind in ihrer Arbeitsleistung auf ein Drittel zurückgegangen. Der Grund ist der bekannte: die Versperrung der auswärtigen Absatzgebiete. Umgekehrt leiden die

Stärkefabriken unter der starken Verteuerung der Weizeneinfuhr. Die Ansätze endlich zur Fayenceproduktion dürfen genau wie zwei Jahre vorher als ganz unbedeutend bezeichnet werden.

So summarisch und unvollständig diese Nachrichten auch sein mögen: man sieht jedenfalls, dass Mülheim von dem allgemeinen grossherzoglich-bergischen Unglück nicht verschont geblieben ist. Dafür ist es nur ein schwacher Trost, dass die Franzosen an der von der Natur begünstigten *Verkehrslage der Stadt* wenigstens nichts ändern können. In dem schon erwähnten topographisch-statistischen Bericht vom 19. Juni 1809 wird sehr nachdrücklich auf die wirtschaftliche Bedeutung der Ruhr sowohl wie der in den 70er Jahren des 18. Jahrhunderts angelegten, von Düsseldorf und Ratingen nach Münster, Wesel und weiter nach Holland führenden Heer- und Handelsstrasse hingewiesen.*)

Auffallend mag erscheinen, dass in den hier erwähnten Denkschriften und sonstigen Ausführungen weder der Kohlen Erwähnung geschieht, noch der Ruhrschiffahrt als solcher. Die Äusserungen aber über Industrie und Handel des bergischen Landes sind insofern von hohem Werte, als sie einerseits, sobald die in Betracht kommenden Gebiete unter die Verwaltung des General-Gouvernements kamen, in erfreulichster Weise die Beachtung der massgebenden Stellen fanden und Massnahmen auslösten, welche in jeder Weise auf Handel und Verkehr fördernd einwirkten, und als andererseits eben die Förderung von Handel und Verkehr der Schiffahrt und dem Kohlenbergbau in hervorragendem Masse zugute kamen. Allerdings lagen zunächst die Kriegslasten schwer auf dem Lande, aber in der richtigen Erkenntnis von der Wichtigkeit des Handelsverkehrs trat der Generalgouverneur Gruner am 6. Dezember 1814 für das bergische Land dem Handelstraktat bei, der durch den Generalgouverneur Sack mit dem bergischen General-Gouvernement abgeschlossen war. Der Kongress zu Wien entschied endlich über das Schicksal der Völker am Rhein.

Am 15. Mai 1815 wurde von den Rheinländern dem König von Preussen gehuldigt und das General-Gouvernement von Mittel- und

*) Denkschrift z. 100-Jahrfeier zu Mülheim-Ruhr 1908, herausgeg. v. Geschichtsverein.

Niederrhein durch das bergische Land und die von Nassau an Preussen abgetretenen Länder vergrössert.

Die Verwaltung der Königlich preussischen Rheinlande, nunmehr aus 4 Gouvernements, nämlich dem bergischen, dem nassauischen und den Gouvernements des Nieder- und Mittelrheins bestehend, blieb in der Hand des Generalgouverneurs Sack und zwar bis zum 23. März 1816, wo er dieselbe niederlegte.

Am Rhein blieben noch 7 Staaten beteiligt, nämlich: Preussen, Baden, Bayern, Hessen, Nassau, die Niederlande und Frankreich. Sie vereinigten sich am 5. August 1816, um durch eine Kommission die *Rheinschiffahrtsangelegenheiten* zu regulieren. Die Arbeiten dieser Kommission hatte früher bereits der Schiffahrtsausschuss beim Wiener Kongress eingeleitet. Der Zweck war: die Bestimmung aller allgemeinen Verfügungen, und namentlich derjenigen, welche den Tarif der Gebühren betreffen; die Anlegung der Zollämter, ihre Organisation und die Art der Erhebung der Rheinzölle; die Organisation der gerichtlichen Behörden erster und zweiter Instanz; die Unterhaltung der Leinpfade und der Arbeiten am Strombett; die Abfassung der Manifeste, das Eichen der Schiffe und Ausmessen der Flösse; die Annahme der Masse, Gewichte und Münzen, die Bestimmung ihres Wertes gegen einander; die Polizei für die Rheinhäfen, in denen ein- und ausgeladen wird; das Umladen der Waren; die Schiffergilden; die Vergehen gegen die die Rheinschiffahrt betreffenden Verordnungen und endlich die Anstellung der Schiffahrts- und Mautbeamten.

Man sieht, dass trotz der riesenhaften Arbeit, welche den provisorischen Verwaltungen am Rhein durch die kriegerischen Ereignisse und ihre Folgen zufiel, dem Handel und Verkehr als den Grundlagen des Wohlstandes die nötige Aufmerksamkeit geschenkt war und dass insbesondere nunmehr nach der Zusammenfassung der zahllosen früheren Einzelinteressen in grössere Staatengebilde auch eine einheitlichere Behandlung jener Grundlagen Platz zu greifen anfing.

Die Arbeiten der Kommission sind nur als Ausgangspunkt anzusehen und haben ein wesentliches greifbares Resultat erst später gehabt, wie weiter unten zu zeigen sein wird. Für das Verständnis der zu

gebenden Darlegung aber und als Entwicklungsphase in der politischen Gestaltung der Rheinprovinz sind sie von hoher Bedeutung.

Nach der endgültigen Einverleibung in Preussen wurden die Herzogtümer Jülich, Kleve und Berg in einen Oberpräsidialbezirk zusammengefasst, dessen drei Regierungssitze Köln, Düsseldorf und Kleve waren. Die Herrschaften Broich und Styrum, sowie die Kantone Essen und Werden standen unter der Regierung Düsseldorf. Damit waren geordnete Verhältnisse geschaffen, auf deren Grundlage der Unternehmungsgeist arbeiten konnte.

Nicht unerwähnt bleiben darf ein immerhin merkwürdiges Zusammentreffen von Umständen. In demselben Jahre, in welchem Mathias Stinnes sich in Mülheim a. d. Ruhr selbständig machte, wurde Mülheim durch die französischen Machthaber zur Stadt erhoben, und ebenfalls im Jahre 1808, nämlich am 19. November, wurde durch den Minister von Stein die Städteordnung, oder wie der genaue Titel heisst, „die Ordnung für sämtliche Städte der preussischen Monarchie“ geschaffen.

Fortab wurde zwischen staatlichen und städtischen Dingen unterschieden. Über den städtischen Angelegenheiten blieb zwar die staatliche Aufsicht, aber innerhalb der Städteangelegenheiten keine staatliche Mitverwaltung mehr. Innerhalb der Städte hörte der Unterschied zwischen Gross- und Kleinbürgern auf; es gab nur noch *ein* Bürgerrecht, das mit der Befugnis, städtische Gewerbe zu treiben und Grundstücke im Polizeibezirk der Stadt zu besitzen, auch die Rechte der Wahl und Wählbarkeit zu städtischen Ämtern verband.

Der entscheidende Einfluss, den die Städteordnung auf die Entwicklung Preussens und Deutschlands im 19. Jahrhundert genommen hat, braucht hier nicht beleuchtet zu werden. Mit der Einverleibung in Preussen im Jahre 1815 genoss auch Mülheim a. d. Ruhr die Segnungen des preussischen Städterechts, und seinen Bürgern war die Möglichkeit einer freien Entfaltung gegeben, welche unter den nun folgenden politischen Verhältnissen bald die ungeahnten Dimensionen annehmen sollte, von denen in den nachfolgenden Kapiteln ein Beispiel gegeben werden soll.

# I. KAPITEL.

## Die Ruhr- und Rheinschiffahrt bis zur Einführung der Dampf-Schleppschiffahrt.

Die Schiffahrt auf Ruhr und Rhein ist einer der Grundpfeiler des Hauses, mit welchem sich dieses Buch beschäftigt. Mathias Stinnes begann seine Laufbahn als Schiffsjunge und sammelte hier die Erfahrungen, die später zu dem erstaunlichen Aufschwunge seiner eigenen Reederei den Anlass gaben.

Zur Zeit der Gründung des Hauses Stinnes stand die Ruhrschiffahrt bereits auf einer gewissen Höhe, trotz der unendlichen Schwierigkeiten, welche durch natürliche und politische Verhältnisse ihr hindernd im Wege standen. Auf die politischen Verhältnisse ist früher bereits hingewiesen worden. Von der Mündung bis 10 Meilen stromaufwärts herrschten zu Ende des 18. Jahrhunderts nicht weniger als fünf Souveräne. Am Oberlauf und an der Mündung war Preussen der Landesherr, und in der Tat ist, was für die Verbesserung des Fahrwassers der Ruhr geschehen ist, im wesentlichen auf brandenburgisch-preussischen Einfluss zurückzuführen. Dass eine Schiffahrt auf der Ruhr bereits um das Jahr 1000 herum bestand, soll nur nebenher erwähnt werden. Die späteren Jahrhunderte aber hatten der Schiffahrt durch anderweitige Ausnutzung des Strombettes unüberwindliche Hindernisse in den Weg gelegt. An erster Stelle standen dabei die für den Betrieb von Mühlen angelegten Stauanlagen und die Fischwehre, deren es oberhalb Mülheim nicht weniger als 21 (im Anfang des 18. Jahrhunderts) gab. Dadurch wurde eine Umladung der Frachten erforderlich, die im Durchschnitt auf dem doch immerhin recht kurzen Flusslaufe ungefähr 10 bis 15 mal stattzufinden hatte. Die

Anregung und schliessliche Durchführung einer Regulierung der Ruhrschiffahrt ist brandenburgisch-preussischer Initiative zu verdanken. Schon der Grosse Kurfürst versprach im Haupt-Landesrezess von 1649, „den Strom navigabel zu machen und durch dienliche Mittel und Wege, so viel an uns sein wird, zu wirklichem Effekt zu bringen uns angelegen sein zu lassen". 1660 versprach der Kurfürst wiederum, „dieses Werk mit Ernst vorzunehmen", aber wiederum geschah nichts. Das nächste Projekt der Schiffbarmachung der Ruhr tritt unter Friedrich Wilhelm I. 1734 auf, und zwar bot die emporblühende Unnaer Salzproduktion, eines preussischen Monopols, dazu den Anlass. Der Vorschlag des Generaldirektoriums zur Regulierung der Ruhr fand auch sofort die Zustimmung Friedrich Wilhelms I. — er schrieb an den Rand: „Sehr gut, soll examiniert werden und wie vill es kosten wird", doch scheiterte die Durchführung an den hohen Berechnungen. Der Salztransport konnte die zu machenden Aufwendungen in keinem Falle tragen. Erst als mit dem gesteigerten und rationeller betriebenen Bergbau die Kohle in die Erscheinung trat und bei der Abnahme der Holzfeuerung einerseits und dem gesteigerten Bedarf sich ausdehnender Industrie anderseits mit der Notwendigkeit erleichterter Abfuhr die Aussicht einer ungeahnten Rentabilität sich eröffnete, schien die Möglichkeit einer Schiffbarmachung der Ruhr in greifbare Nähe gerückt. Wieder war es Preussen und zwar Friedrich der Grosse, welcher gegen den Widerstand der kleinen Staaten nunmehr erfolgreich eingriff. Von diesem Widerstand soll lediglich als Kuriosum das Verfahren des Abtes von Werden hier zur Erwähnung kommen. Der besonders widerhaarige Abt Anselmus zu Werden hatte gegenüber Preussen insofern das Prävenire gespielt, als er — neben dem Fortbetriebe seiner landesherrlichen und geistlichen Funktionen — auf Veranlassung des Kaufmanns H. W. Engels zu Kettwig und in Gemeinschaft mit diesem eine regelrechte kaufmännische Handlung etablierte, die sich den Transport Werdenscher Steinkohlen auf der Ruhr, sowie deren Vertrieb in die umgebenden Staaten zur Aufgabe stellte. Als vorsichtiger Mann gab der hochwürdige Herr jedoch seinen eigenen Namen nicht für das Geschäft her, sondern verlieh demselben, nach dem Gründer

und Schutzheiligen seiner Abtei, die stolze Firma „Sankt Ludger und Kompanie“. Der heilige Firmeninhaber scheint sich indes um das ihm anvertraute Unternehmen nur sehr oberflächlich gekümmert zu haben, denn dieses prosperierte nicht; der Abt Anselmus selbst starb bald darauf und beseitigte durch seinen Tod das Haupthindernis für die Durchführung der preussischen Verbesserungspläne.

Diese Durchführung bedurfte aber noch mehrfach der Androhung militärischer Exekution, bis endlich im Jahre 1772 das erste Schiff von der Ruhr zum Rhein „durch die allerschwerste Wassergefälle“ segelte. Die vom König von Preussen privilegierten Kohlenverschiffungs-Enterpreneurs in Firma Elsbruch & Co. bauten 25 Schiffe. Dieser Schiffahrt aber stand von vornherein hindernd der Umstand entgegen, dass sie auf den Kohlentransport beschränkt war. Kalk, Holz, Steine, an denen allen die Mark sehr reich, Kleve dagegen arm war, weiter die märkische Eisen- und Textilindustrie, sie alle entbehrten, solange ihnen die Ruhr verschlossen blieb, der Möglichkeit eines grösseren auswärtigen Absatzes und damit der Grundbedingung einer bedeutenderen Entwicklung. Der Gedanke einer allgemeinen Schiffahrt trat immer dringender hervor.

Sollte aber die Ruhr dem Transporte aller Waren dienen, so war eines die Vorbedingung: der Schleusenbau. Kalk, der in Tonnen verfahren wurde, Holz und Kohlen konnten wohl an den Schlachten umgeladen werden; eine häufige Umladung schwerer Steine und des Eisens wäre sehr teuer geworden. Und auch die Kohlen vertrugen das Umladen schliesslich doch nicht; sie zerfielen. Die klevischen Konsumenten, welche die Kohlen in grossen Stücken verlangten, waren nicht zu befriedigen. Doch gab man um der Kohlen willen den Schleusenbau zu, so musste man die Ruhr deshalb schon allen Waren und Schiffen öffnen, damit die kostspieligen Bauten sich einigermassen rentierten. Allgemeine Schiffahrt und Schleusenbau bedingten einander.

Das waren ungefähr die Gedanken der preussischen Regierung, und sie säumte nicht, sie in die Tat umzusetzen. Hauptsächlich kam es darauf an, vom Kurfürsten von der Pfalz die Zustimmung zur allgemeinen Schiffahrt zu erhalten. War sie erfolgt, dann würde der

Schleusenbau, eine Kanalisation der Ruhr kaum noch auf nennenswerte Schwierigkeiten stossen.

Preussen griff deshalb, wie schon früher einmal bei der Durchsetzung des Kohlentransportes auf der Ruhr, zu der Waffe des Reichsgesetzes. Ein Widerstand gegen eine Verallgemeinerung der Schiffahrt wurde als Sperrung einer Wasserstrasse, die dem Verkehr diente, ausgelegt — die Ruhr galt Preussen eben seit Einrichtung des Kohlentransportes als ein schiffbarer Fluss.

Die bergische Regierung fürchtete von dem Beginn einer allgemeinen Ruhrschiffahrt eine bedeutende Verringerung ihrer Landzolleinnahmen durch die Veränderung der Handelswege und vor allem eine schwere Einbusse der heimischen Industrie durch die märkische Konkurrenz. Auf zwei Konferenzen in Mülheim a. d. Ruhr (1772 und 1773) einigte man sich nur über den Schleusenbau; die Zustimmung zur allgemeinen Schiffahrt wurde von verschiedenen Bedingungen abhängig gemacht. Das mächtige Preussen ging einfach darüber hinweg. Durch ein Reskript vom 16. Februar 1774 wurde die klevische Kammer ermächtigt, mit der allgemeinen freien Ruhrschiffahrt zu beginnen und wenn nötig, Repressalien zu gebrauchen. Darauf brachte die Kammer die Eröffnung der allgemeinen freien Ruhrschiffahrt im Duisburger Intelligenzblatt zur öffentlichen Kenntnis. Der Kurfürst fügte sich stillschweigend der grösseren Macht. Ungehindert passierten fortan die verschiedensten Waren auf der Ruhr; auf kurfürstlichen Befehl wurden auch die Pläne für die Schleusen im Bergischen angefertigt.

Im Frühjahr 1780 waren endlich von Langschede bis nach Ruhrort alle Schleusen, mit Ausnahme der Mülheimer, fertig. Es waren im ganzen 16; davon lagen 9 in der Mark (bei Herdecke, Wetter, Witten*), Herbede, Kemnade, Bankenstein, Hattingen, Dahlhausen, Horst), 2 in der Abtei Essen (bei Spillenburg und Rohmanns-Mühle), 3 in der Abtei Werden (bei Baldeney, Neukirchen, Papiermühle), 1 im Herzogtum Berg (bei Kettwig) und 1 in Broich (bei Mülheim).

*) Später wurde kurz unterhalb Wittens bei Steinhausen ebenfalls eine Schleuse erbaut.

Die Schleusen waren grösstenteils quer durch die Schlachten angelegt, oft nahe an den Ufern, so dass die Schlachten erhalten blieben. 7 Schleusen waren aus Steinen gebaut, die Neukirchener gar in den Felsen gehauen, die übrigen aus Holz. Die Kosten bewegten sich für eine hölzerne Schleuse zwischen 3985 und 5750 Talern, für 5 von den steinernen zwischen 5800 und 8919 Talern. Die Schleuse bei Kettwig kostete aber 10625 Taler, die Mülheimer gar 25331 Taler*). Diese wurde im Sommer 1780 vollendet und am 5. Juli von dem ersten märkischen Kohlenschiff mit einer Ladung von 300 Zentnern glücklich durchfahren**).

Am 9. August 1780 wurde die Eröffnung sämtlicher Ruhrschleusen bekannt gemacht. Die „Königlich-Preussische Wasser- und Uferordnung für den Ruhrstrom in der Grafschaft Mark" vom 10. Mai 1781 stellte darauf die neue Schiffahrtstrasse unter gesetzlichen Schutz. Deutlich erkennt man aus ihr, wie sehr die Regierung die überwiegende Bedeutung der erst im Entstehen begriffenen Schiffahrt gegenüber den bisherigen gewerblichen Verhältnissen an der Ruhr zu würdigen wusste. Einer ihrer Artikel bestimmt: Kollidieren die Interessen der Schlachtenbesitzer mit denen der Schiffahrt, so gehen letztere vor! Man stellte die Rechte, die eine alte Zeit an die Ruhr gehabt hatte, vor denen der neuen Zeit zurück und ordnete die Vorteile der Einzelnen denen der Allgemeinheit unter.

Das Jahr 1806 brachte den fahrbaren Ruhrstrom unter Grossherzoglich Bergische Regierung, bis nach dem Wiener Frieden auch auf der Ruhr die preussische Oberhoheit wieder, und diesmal vollständig, hergestellt wurde.

Zur Erhaltung und Erneuerung der für die Schiffbarmachung der Ruhr hergestellten Anlagen, wurde eine „Ruhr-Schiffahrtskasse" gegründet, deren Sitz anfänglich in Werden, später in Ruhrort war. Für das Anwachsen der Ruhrschiffahrt und ihre Bedeutung sind die Einnahmen der Ruhrschiffahrtskasse einigermassen charakteristisch und sollen daher hier Platz finden.

*) Die Kosten dieser Schleusenanlage wurden 1795 dem Staate vom Landgrafen zurückerstattet; damit ging dieselbe in den Besitz der Grafschaft Broich über.

**) Die Schleuse (die sogenannte alte Mülheimer Schleuse) lag hinter dem Schlachthause.

Bei Eröffnung der Ruhrschiffahrt brachten die Einkünfte im ganzen ersten Etatsjahr 1781—82 nur 319 Taler ein. Nach der Neuordnung des Abgabewesens im Jahre 1803 betrug der Etat für 1805 bereits 30831 Taler; der Etat von 1814 erhöhte sich auf 32351 Taler und 1847 erreichte sie mit 187574 Talern ihre höchste Höhe. Es war weit mehr Geld vorhanden, als man zur Verwaltung und Instandhaltung der Ruhr gebrauchte. Die Kasse war daher in der Lage und hat dies auch zu verschiedenen Malen getan, bedeutende Vorschüsse für Unternehmungen zu geben, welche mit der Ruhrschiffahrt garnicht oder nur in loser Beziehung standen.

Wir möchten diese Tatsache hier festhalten, weil wir später sehen werden, dass Mathias Stinnes mehrfach in Zeiten der Geldknappheit es versuchte, von der Ruhrschiffahrtskasse Vorschüsse zu erhalten. Er hat diese Vorschüsse nicht bekommen, obwohl, wie wir sehen werden, der Aufschwung der Ruhrschiffahrt zum wesentlichen Teile seinem Unternehmungsgeiste zu verdanken war.

Von 1847 ab geht die Ruhrschiffahrt bergab und zwar aus Gründen, die wir später zu beleuchten haben werden.

Aber noch im Jahr 1861 betrug das Kapitalvermögen der Ruhr-Schiffahrtskasse 469177 Taler. Die Monographie von Dr. Herbert Münker über die Ruhrschiffahrt in der Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim an der Ruhr, der wir bei manchen der vorstehenden Angaben gefolgt sind, bemerkt hierzu: „So hat denn die Ruhr in ihrem etwa 100jährigen Bestehen als Schiffahrtsstrasse dem preussischen Staate, von jenen ersten Zuschüssen abgesehen, eigentlich nie einen Pfennig gekostet; im Gegenteil hat sie dadurch, dass sie die Möglichkeit zu einer riesigen Entwicklung des Bergbaus gab, dem Staate die grössten Vorteile gebracht. Es ist kein zweiter Fluss in preussischen Landen, der sich dessen rühmen könnte!“

* * *

Wenn für die Ruhrschiffahrt die durch politische und landesökonomische Verhältnisse geschaffenen Schwierigkeiten bezw. deren Überwindung in erster Linie in Frage kamen, treten bei der grössten

deutschen Schiffahrtsstrasse, dem *Rhein*, die politischen Verhältnisse in den Vordergrund.

Von allen europäischen Strömen besitzen nur sechs ein grösseres Niederschlagsgebiet als der Rhein. Von diesen sechs entfallen fünf auf das osteuropäische Flachland, und auch der sechste, die Donau, reicht nur mit einem kurzen Stück in das Alpengebiet hinein. Das Niederschlagsgebiet des Rheins beträgt 224400 Quadratkilometer, von denen auf die Strecke von Basel bis zur holländischen Grenze 123091 Quadratkilometer entfallen. Die Stromlänge des Rheins von Basel bis zur Mündung beträgt 862 Kilometer. Der Strom bildet von Norden nach Süden die seit den ältesten Zeiten benutzte Hauptverkehrsstrasse Europas.

Bereits in vorrömischer Zeit besassen die am Mittelrhein sitzenden Ubier Nachen und kleinere Schiffe. Die Bedeutung der mittelrheinischen Schiffahrt für den Handelsverkehr hat schon Julius Caesar gewürdigt. Der Besitz des Rheins und das Schiffahrtsrecht auf demselben erschien den Römern so wertvoll, dass sie dieses Schiffahrtsrecht für sich ausschliesslich beanspruchten und den deutschen Anwohnern des Rheins die Schiffahrt auf ihrem eigenen Strome verboten. Damit ist wohl das erste Beispiel politischen Eingriffes in die Rheinschiffahrt gegeben, eines politischen Eingriffes, welcher den ganzen Strom unter einheitliche Verwaltung brachte.

Diese Verhältnisse haben sich bald entsprechend der wechselnden politischen Gestaltung der Rheinufer geändert.

Im Mittelalter lässt sich eine lebhafte Schiffahrt auf dem Rhein, der damals wichtigsten Handelsstrasse Deutschlands, feststellen. Strassburger Schiffe fahren schon im 8. Jahrhundert bis an die Mündung des Rheins. Eine Blütezeit erlebt die Rheinschiffahrt im 12. und 13. Jahrhundert.*) Aber zu dieser Zeit haben die Zölle bereits durch die grosse Zahl der Erhebungsberechtigten so zugenommen, dass im 14. Jahrhundert die beteiligten Schiffer und Kaufleute mit der Absicht umgingen, die Rheinschiffahrt überhaupt einzustellen. Der Zustand der Wege jedoch zwang den Verkehr von selbst wieder auf den Rhein zurück.

*) Quetsch: Geschichte des Verkehrswesens am Mittel-Rhein.

Bereits im 13. Jahrhundert hatte sich die Rheinschiffahrt infolge der Beschaffenheit des Flusses in eine Ober-, Mittel- und Niederrheinische geteilt und wurde hauptsächlich von den Fahrgenossen der Zünfte, die sich in Köln und Mainz gebildet hatten, ausgeübt.

Mit der schnellen Verknöcherung, welcher alle Zünfte in den folgenden Jahrhunderten verfielen, hatten auch die Rheinschiffahrtszünfte oder Gilden zu rechnen und bildeten nun neben den politischen Zersplitterungen nicht nur keine Förderungsmittel, sondern ein Hemmnis für den freien Verkehr. Schon gegen Ende des 15. Jahrhunderts war die Schiffahrt auf dem Rhein soweit gesunken, dass sie nur noch eine lokale Bedeutung hatte. Staatsrechtlich teilten sich um die Mitte des 16. Jahrhunderts die vier rheinischen Kurfürsten in die Schiffahrt und versuchten, dieselbe ihren Untertanen allein zu sichern. Der 30jährige Krieg vernichtete die Schiffahrt auf dem Rhein fast vollständig. Im westfälischen Frieden 1648 wurde nun zwar bestimmt, die Rheinufer sollten frei sein und jeder sollte den Fluss befahren können,*) die Wirkung dieser Bestimmung war aber nur eine vorübergehende, denn jeder der reinischen Kurfürsten suchte nach wie vor sein eigenes Interesse zu fördern, stellte der freien Schiffahrt Hindernisse aller Art in den Weg, machte Hoheitsrechte geltend, erhob Zölle, hielt die Stapelgerechtigkeit aufrecht und machte so die Anordnungen des Friedenstraktats illusorisch.

Das eben erwähnte Stapelrecht, das den Verkehr in einzelnen wichtigen Städten festhalten sollte, wurde am Rhein hauptsächlich von Köln und Mainz geübt, später auch von Speyer und anderen kleineren Orten beansprucht. Während man ursprünglich darauf hielt, dass die ankommenden Kaufmannsgüter an dem betreffenden Platze einige Tage liegen blieben und zum Verkaufe ausgeboten wurden, forderte man schliesslich nur, dass die Ware umgeladen und den Bürgern des begünstigten Gemeinwesens die ausschliessliche Befugnis zugestanden werde, dieselbe als Frachtführer weiter zu befördern. In dieser letztgenannten Form, als sogenanntes Umschlagsrecht, haben die rheinischen Städte den Stapel in neuerer Zeit hauptsächlich geübt.

*) Quetsch a. a. O.

Da nun jedes zu Tal fahrende Schiff Rückfracht hatte, so wurde die ganze Rheinschiffahrt hauptsächlich von Mainz in Abhängigkeit erhalten. Die benachbarten Städte versuchten dies Abhängigkeitsverhältnis zu brechen, indem namentlich Köln, Pfalz, Strassburg und Frankfurt untereinander zum gemeinsamen Vorgehen sich vereinigten, wobei der Plan auftauchte, den Mainzer Hafen zu umgehen, indem für die nach Holland und zu Berg gehenden Waren Rheindürkheim und Koblenz zu Stationen erhoben und die Waren von diesen Orten zu Land über Odernheim, Kreuznach, Castellaun und den Hunsrück transportiert werden sollten. Man liess dieses Projekt bald wieder fallen.

Das Stapelrecht hat nebst anderen Hemmnissen der Schiffahrt bis in den Anfang des Zeitraumes hinein gedauert, der uns hier vornehmlich beschäftigt. Wir werden unten sehen, dass es auch trotz aller inzwischen geschaffenen Erleichterungen des Verkehrs noch im Jahre 1819 auf Mathias Stinnes als Recht der Mainzer Schiffergilde angewendet werden sollte.

An Bemühungen, die Rheinschiffahrt zu heben, an der richtigen Erkenntnis, dass das nur durch einheitliche Regelung der Schiffahrtsverhältnisse geschehen könne, hat es nicht gefehlt; aber auch die grossen tief einschneidenden Friedensschlüsse und Staatsverträge von Osnabrück, Ryswyk und Baden, sowie eine ganze Anzahl abgehaltener Zollkongresse verliefen mit Rücksicht auf ihre praktische Wirkung ziemlich resultatlos. Erst mit dem Anfange des 19. Jahrhunderts und zwar durch den Reichsdeputations-Hauptschluss vom Jahre 1803 tritt eine durchgreifende Änderung ein. Artikel 39 verordnet:*) dass alle auf dem rechten und linken Ufer erhobenen Rheinzölle abgeschafft sind, dass sie unter keiner Benennung wieder hergestellt werden dürfen. An ihre Stelle soll, abgesehen von den näher zu bestimmenden Eingangsgebühren [douanes], ein Rheinschiffahrts-Oktroi treten, das für die gemeinschaftliche Fahrstrasse von Frankreich im Verein mit dem Reich geordnet und erhoben wird. Seine Erhebung wird einer einzigen Behörde anvertraut und so eingerichtet, dass dadurch die Schiffahrt

*) Eckert: Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert.

so wenig wie möglich aufgehalten wird. Die Taxe des neuen Oktroi soll so berechnet werden, dass sie den Betrag der aufgehobenen Zölle nicht übersteigt. Sie soll höher sein für die Schiffahrt der Fremden als für die der deutschen und französischen Uferbewohner, höher zugleich für die bergwärts, als die zu Tal beförderten Fahrzeuge.

Der Ertrag des Oktroi ist vorzüglich zur Bestreitung der Erhebungs-, Verwaltungs- und Polizeikosten bestimmt. Der Überschuss soll zur Unterhaltung der Leinpfade und zu sonstigen Arbeiten verwendet werden, welche die Schiffahrt notwendig macht.

Der noch verbleibende reine Rest hat zur Ergänzung der Dotation des Kurfürsten-Erzkanzler und zur Bezahlung anderer Verpflichtungen zu dienen.

Alle nötigen weiteren Bestimmungen werden für das Reich durch den hierzu bevollmächtigten Kurfürsten-Erzkanzler mit der französischen Regierung vereinbart.

Damit war, wie bereits erwähnt wurde, der erste Schritt zur Befreiung der Rheinschiffahrt aus den Fesseln, in die sie vergangene Jahrhunderte schlugen, getan. Blieben auch die Eingangszölle (droits de douanes) unangetastet, so war doch wenigstens die Weise angedeutet, nach der die ebenso hinderlichen und noch störenden Flusszölle (Durchgangszölle, droits de péages) vereinfacht und erleichtert werden konnten. Die Grundzüge des neuen Schiffahrtsgesetzes, über die sich die vertragschliessenden Mächte geeinigt hatten, harrten nur noch der Durchbildung im einzelnen, die nicht allzulange auf sich warten liess.

Am 15. August 1804 wurde in Paris die „Convention über das Rheinschiffahrts-Octroi“ unterzeichnet und hat ihre Gültigkeit in der Hauptsache bis zur Rheinschiffahrts-Akte von 1831 behalten. Die Ausführung der Konvention unterstand einer Zentralbehörde, die ihren Sitz in Mainz hatte. Anstelle der im Reichsdeputationshauptschluss von 1803 aufgehobenen Rheinzölle trat eine Oktroigebühr, für deren Erhebung ausführliche Bestimmungen getroffen waren.

Für die Vereinnahmung der Gebühren wurden 12 Ämter bestellt, von denen je die Hälfte auf jedem Ufer lagen. Linksrheinisch waren dazu

ausersehen: Neuburg, Mainz, Andernach, Köln, Homberg, Griethausen; rechtsrheinisch: Mannheim, Wellmich, Thal, Linz, Düsseldorf und Wesel. Das bedeutete eine Herabminderung der bisherigen Zollstätten um beinahe Zweidrittel. Die erzielten Einnahmen sollten für die Instandhaltung und Verbesserung des Schiffahrtsweges verwendet werden.

Auch auf die Schiffahrtsgilden erstreckten sich die Bestimmungen der Oktroi-Konvention. Die Aufnahmebedingungen wurden geändert und sachgemässer gestaltet. Für die Verwaltung aller inneren Angelegenheiten werden Bureaus in dem Sitz der beiden Gilden Mainz und Köln errichtet; die innere Polizei der Gilden wird ebenfalls durch die Verwaltungsbureaus, wenigstens im wesentlichen, gehandhabt. Mit Bezug auf die Rangschiffahrt sind Anweisungen aufgenommen, die dahin zielen, Streitigkeiten beim Verladen der Güter und Unfälle während der Fahrt tunlichst zu vermeiden.

Die sogenannten Rang- oder Beurtfahrten bestanden schon seit dem westfälischen Frieden. Die Hauptsache bei ihnen war, eine bestimmte Reihenfolge der Schiffer, in der sie fahren sollten, festzusetzen. Dabei kam es tatsächlich meist auf den Ausschluss lebhafterer Konkurrenz unter den Zunftmitgliedern selber hinaus. Die Beurten wurden daher stets von den nicht beteiligten Schiffern und meistens auch von den Kaufleuten, die ihnen mit Recht die Verteuerung der Frachten zuschrieben, bekämpft. Nach manchen Schwankungen bestand seit dem Ende des 17. Jahrhunderts als die wichtigste dieser Fahrten die zwischen Köln und Holland, auch am Oberrhein zwischen Mainz und Strassburg war von Mainz aus eine solche eingerichtet. Hier war die Absicht ganz deutlich, den bescheidenen Rest dieses oberrheinischen Verkehrs in die Hände weniger, meistens auch recht dürftiger Schiffer zu bringen. Auf dem Mittelrhein dagegen, wo die beiden grossen Gilden von Köln und Mainz sich Konkurrenz machten, waren alle Versuche, sie zu einer gemeinschaftlichen Beurtfahrt zu vereinigen, vergeblich.

Der letzte Titel der Verordnungen enthält lediglich Normen zur Linderung der sozialen Not des Schifferstandes. Es soll bei dem Verwaltungsbureau eine Kasse angelegt werden, deren Hauptzweck

dahin geht, denjenigen Schiffmeistern von beiden Rheinseiten, die sich in dürftiger Lage befinden, Unterstützung angedeihen zu lassen. Auch den Witwen und Waisen verstorbener Standesgenossen, denen die Mittel zum Lebensunterhalte fehlen, sollen Hilfeleistungen gewährt werden.

Die Kasse wurde als Zwangskasse errichtet. Die Schiffer, die sich weigerten, die vorgesehenen Summen zu entrichten, sollten zunächst ihrer Stelle in der Rangrolle verlustig gehen und bei fortgesetzter Hartnäckigkeit kraft des Reglements von der Gilde ausgeschlossen werden.*)

Neben den Gildeschiffern bestanden die sogenannten Kleinschiffer. Dieselben erreichten an Zahl fast die Hälfte aller Rheinschiffer. Nach den von der Zentralbehörde nach der neuen Oktroiordnung der Gilden aufgestellten Listen waren bei der Mainzer Schiffergilde 200 Personen eingetreten, von denen sich 104 für die direkte Fahrt gemeldet hatten. Als Zwischenschiffer für den Oberrhein auf der Strecke Strassburg-Mainz waren 44, für den Mittelrhein auf der Strecke Mainz-Köln 26 Personen eingetragen. Die Kölner Gilde zählte nur 155 Mann; bei derselben waren für die Sektion des Niederrheins**) und zwar für die direkte Fahrt 70 Mann eingetragen, von denen 18 in Köln, 5 in Ruhrort, 4 in Mülheim, je 2 in Hitdorf und Xanten, je 1 in Deutz, Vallendar, Düsseldorf, Orsoy, Büderich, Emmerich, Zütphen, 3 in Arnheim, 1 in Utrecht, 10 in Dordrecht, 10 in Amsterdam und 8 in Rotterdam ihre Heimat hatten. Es waren demnach auch die Holländer, für deren Staatsgebiet die Oktroikonvention zunächst noch keine Geltung hatte, zur Gilde und ihren Fahrten zugelassen worden.

Für die Intermediärfahrt waren bei der Sektion vom Niederrhein hingegen nur 7 Leute eingetragen, die sich auf Köln (4), Andernach, Hitdorf und Wesel (je 1) verteilten. Unter diesen letzteren waren jedoch offenbar diejenigen nicht inbegriffen, die aus niederrheinischen Häfen wie Düsseldorf, Neuss, Ruhrort, Duisburg, Emmerich etc. Zwischenfahrten nach Holland und Köln mehr gelegentlich unternahmen und deren Zahl auf 30 veranschlagt wird.

*) Eckert a. a. O. **) Eckert a. a. O.

In diesen Zahlen der Gildelisten ist nur der kleinere Teil der Rheinschiffer jener Tage enthalten. Nach einer allgemeinen Aufnahme der rheinischen Schiffer, die gegen 1813 gemacht wurde, fuhren:

1. auf der Strecke Basel-Mainz . . . . . 166 Personen
2. auf dem Mittelrhein bis Köln abwärts . . . . 298 „
3. nach den Häfen des Niederrheins, einschliesslich der nach Köln kommenden holländischen Schiffer 225 „

In allem 689 Schiffer.

Wenn man von dieser Zahl 328 Gildeschiffer, die sich mit dem Transport von Handelsgütern befassten, sowie 51 Jachtenbesitzer, die sich hauptsächlich mit der Beförderung von Reisenden beschäftigten, abzieht, so bleiben noch 310 Mann, also fast die Hälfte, für die sogenannte Kleinschiffahrt übrig. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass die Kleinschiffer nur Fahrzeuge von geringer Grösse führten und daher auch jedesmal nur weit weniger Güter als die Handelsschiffer laden konnten. An der Kleinschiffahrt, durch welche die Bewohner der beiden Ufer zwischen den Stationsstädten mit den Produkten des heimischen Ackerbaues und der Industrie, sowie mit Gütern zur Konsumtion versorgt wurden, nahmen auch die meisten Schiffer der Nebenströme teil. Auf diesen fanden sich während der Jahre 1810 bis 1813 zusammen 629 Schiffer, die grösstenteils auch die rheinischen Häfen besuchten. Nach den einzelnen Flüssen verteilt, ergibt sich, dass auf den Neckar 57, auf den Main 330, Lahn 34, Saar und Mosel 83, Ruhr 116 und Lippe 9 Schiffer zu rechnen waren. Ursprünglich war in den Gilden nur die sogenannte Grossschiffahrt vertreten, d. h. die Schiffahrt, welche nach der Definition „von einem Teile des Rheinstroms zum andern durch Vorbeifahren von Köln nach Mainz stattfand". Unter Kleinschiffahrt dagegen wurde verstanden die Schiffahrt, „welche den wechselseitigen Verkehr der Häfen und Länder der beiden Ufer zum Zweck hat, die so gelegen sind, dass sie durch den Rhein mit einander kommunizieren, ohne diese beiden Stationen zu passieren".

Diese engherzige Definierung wurde durch die Generaldirektion bereits 1805 durch eine Verfügung über den Haufen geworfen, wonach

die Kleinschiffer auch nach den Stationshäfen Köln und Mainz kommen und nur den Verkehr zwischen diesen selbst nicht vermitteln dürfen. Daraus erklärt sich die im Vorstehenden gegebene Zusammensetzung der Rheinschiffer von 1813.

Zu den beiden Kategorien der Gildenschiffer und der Kleinschiffer kamen seit der Schiffbarmachung der Ruhr durch Preussen in immer steigendem Masse die Kohlenschiffer hinzu, die, zunächst als Kleinschiffer rangierend, in der Zukunft den Hauptanteil des gesamten Verkehrs durch die natürliche Entwicklung der Dinge an sich brachten.

Die nächste Etappe in der Regelung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten bildet der Wiener Kongress. In ihm wurde die im Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 angebahnte Befreiung der Rheinschiffahrt dahin festgelegt, dass der Fluss von dem Punkte, wo er schiffbar wird, bis zur See für jeden als freie Fahrstrasse dienen sollte. Die Vorbereitungen wurden einer Kommission überwiesen, in welcher Wilhelm von Humboldt, wie hier festgehalten werden soll, eine ausschlaggebende Rolle spielte.

Das den Verhandlungen der Kommission zugrunde gelegte Programm Humboldts sollte erstens die Untersuchung umfassen, in welcher allgemeine Grundsätze im Interesse des Handels festzustellen wären, auf Grund deren die Normen über Freiheit der Schiffahrt nicht nur auf dem Rhein sondern auch auf anderen, mehrere Staaten durchströmenden Flüssen festzustellen seien. Zweitens seien die so gewonnenen Grundsätze dann auf die Schiffahrt des Rheins wie der Schelde anzuwenden und zugleich die besondere Bestimmung beizufügen, welche die Lokalkenntnisse der Kommission gestatteten oder die Verhältnisse der Uferstaaten unter sich erheischten; endlich solle man übereinkommen, wie man die gleichen Grundsätze nach Zeit und Ort und so weit es die Verhältnisse gestatteten immer mehr auf andere Flüsse Europas übertragen könne. Die Kommission beendete ihre Arbeit in zwölf Sitzungen und beseitigte vor allem wenigstens theoretisch das Umschlagrecht von Mainz und Köln.

Neun allgemeine Artikel über die freie Schiffahrt auf freien Flüssen, die mehrere Staaten durchströmen, wurden den Wiener Kongressakten vom 9. Juni 1815 eingefügt. Die Überwachung des Schiffahrtsbetriebes

wurde einer Zentralkommission, die bereits am 5. August 1816 zum ersten Male zusammentrat, überwiesen.*)

Die Wirksamkeit dieser Kommission ist trotz aller Bemühungen ohne durchgreifenden Erfolg gewesen. Innerhalb zehn Jahren nach ihrem Zusammentritt war es zwar gelungen, die Kranen-, Wage- und Werftgebühren in Köln zu erleichtern, die Bestimmungen über die Vermessungen der Schiffe zu verbessern, für die Fahrten zwischen Strassburg und der Schweizer Grenze Vorschriften zu treffen, die mit denen für die übrige Stromstrecke übereinstimmen; sie hatten aber weder die Einzelverbesserungen durchführen, noch die so lange angestrebte Befreiung des Rheinverkehrs erreichen können.

Insbesondere war es nicht gelungen, den so lange bekämpften Umschlag in Köln und Mainz zu beseitigen. Die Kölner Handelskammer vertrat in mehreren Gutachten den Standpunkt, dass vor allen Dingen Holland aus seinen Schiffahrtsauflagen am Rhein zehnmal so viel Einnahmen zöge als Preussen aus dem Umschlagrecht.

Preussen stellte sich in den Verhandlungen der Kommission auf den Kölner Standpunkt. Das Umschlagrecht wurde, wenn auch modifiziert, so doch beibehalten. Allerdings wurde 1818 eine erhebliche Ausnahme vom Umschlagzwang festgelegt. Schon 1809 war einer Reihe von Frachten, darunter insbesondere den verschiedenen Kohlensorten, die freie Durchfahrt durch Köln zugestanden. 1818 wurde die freie Vorbeifahrt erweitert auf deutsches Getreide aller Art, deutsches Salinensalz, einige Sorten von Eisenwaren, Mineralwasser und weitere untergeordnete Artikel.

Viel stärker wehrte sich Mainz gegen die Aufgabe des Stapelrechts. Die Mainzer hielten sogar daran fest, dass die mit umschlagfreien Waren vorbeifahrenden Schiffe bei der Polizei einen Revers unterzeichnen mussten, durch den sie anerkannten, dass ihnen durch Befreiung vom Stapelzwang lediglich eine Vergünstigung eingeräumt wurde.

Diese Reverse wurden erst 1818 beseitigt, ebenso wurde in demselben Jahre eine Erleichterung der Abgaben bezw. eine Befreiung vom Hafengeld durchgesetzt.

*) Siehe Einleitung Seite 15.

Es kann also nur von einer Herabminderung, aber nicht von einer im Geiste der Wiener Konvention durchgeführten Befreiung vom Umschlagrecht oder gar von einer Freiheit der Rheinschiffahrt die Rede sein.

Sechzehn Jahre hat es gedauert, ehe durch eine abermalige Konvention zwischen den Uferstaaten des Rheins die Übereinkunft erzielt wurde, welche in den Forderungen des Wiener Kongresses bereits enthalten war. Am 31. März 1831 wurde zu Mainz die *Rheinschiffahrtsakte* unterzeichnet, deren Grundlagen noch heute massgebend sind. Die Rheinschiffahrtsakte umfasst 10 Titel mit 109 Artikeln.

Die Schiffahrt auf dem Rheinstrom in seinem ganzen Laufe soll von da an, wo dieser Fluss schiffbar wird, bis in die See, sowohl aufwärts als abwärts, „völlig frei sein" und in Bezug auf den Handel niemand untersagt werden können, wobei als Fortsetzung des Rheins innerhalb der Niederlande Lek und Waal betrachtet werden. Kein Schiff, das im Eigentum von Untertanen der Uferstaaten steht, kann beim Übergang aus dem Fluss in das offene Meer oder umgekehrt zum Löschen oder Umladen gezwungen werden. Sollten die bezeichneten Stromarme künftig irgendwie unbenutzbar werden, dann wird Holland dem Rheinhandel eine andere fahrbare Wasserstrasse anweisen.

An die Stelle der seitherigen holländischen Transitgebühren tritt eine festbestimmte Abgabe (droit fixe).

In Erwiderung dieser Zugeständnisse verpflichten sich die Regierungen der übrigen Uferstaaten, die bereits durch die Wiener Kongressakte für den ganzen Lauf des Flusses verabredete allgemeine Befreiung von Transitgebühren zu Gunsten der niederländischen Schiffe auf den Wassertransport solcher Waren auszudehnen, welche den Rhein verlassen und in Flüsse, Kanäle oder andere schiffbare Verbindungswege des Inlandes einlaufen, um sodann durch die gedachten Staaten zu transitieren. Ausserdem machen sie sich anheischig, längs ihrer Stromstrecke Freihäfen anzulegen, deren Einrichtung insbesondere für Köln, Düsseldorf, Biebrich und Oberlahnstein, Mainz, Mannheim, Speier und Strassburg verlangt, aber wenig später auch noch für andere Orte

gewährt wurde. Den Uferstaaten der Nebenflüsse sollten unter ähnlichen Bedingungen die gleichen Vorteile eingeräumt werden.

Titel II der Akte von 1831 handelt ausführlich von den Rheinschiffahrtsabgaben und den Mitteln, sich der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern.

An Schiffahrtsabgaben verbleiben: die „Schiffsgebühr" (Rekognition) für jedes Fahrzeug, dessen Ladungsfähigkeit auf 50 Zentner und höher steigt, und die „Zölle von der Ladung", die nach dem Zentnergewicht bezahlt werden. Zu diesem Behufe wurde, um das zeitraubende Wiegen zu vermeiden, die „Eichung" überall beibehalten oder eingeführt. Ausser den seitherigen Erhebungsämtern waren solche für die Talfahrt auf holländischem Gebiet in Lobith, Vreeswijk, Tiel, für die Bergfahrt in Gorkum, Tiel, Krimpen und Vreeswijk zu errichten.

Da die Festsetzung der Gebühren für die verschifften Waren nur auf den aus vorhandenen Stromkarten entnommenen, ungenauen Angaben beruhte, sollte der Rhein baldigst von neuem vermessen und der Tarif sodann nach der Länge der ermittelten Entfernungen verbessert werden.

Der III. Titel regelt die Grenzen zwischen der Durchzugsfreiheit und den für die Uferstaaten geltenden Zollgesetzen.

Der IV. Titel handelt von dem Rechte, die Schiffahrt auf dem Rheine auszuüben. Er beseitigt endlich formell und tatsächlich den Umschlagszwang in jeder Form. Weiterhin werden alle noch bestehenden Gilden und Zünfte aufgelöst. Die Zahl der Rheinschiffer ist künftig keinerlei Beschränkungen unterworfen, sondern völlig unbestimmt.

Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transportes unterliegen nicht mehr der Festsetzung durch irgendwelche Behörden, sondern beruhen, wie dies Titel V auseinandersetzt, lediglich auf der freiwilligen Übereinkunft des Schiffers und des Versenders oder dessen Auftraggebers.

Der folgende Abschnitt (Titel VI) gibt polizeiliche Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschiffahrt und des Handels.

Titel VII erörtert die Fälle, in denen eine Defraudation von Schiffahrtsabgaben angenommen wird, und bestimmt die Strafe für diese Verfehlungen auf das Vierfache der hinterzogenen Summe.

Titel VIII handelt „von den Gerichten in streitigen Rheinschiffahrtsangelegenheiten".

Im IX. Titel wird die Verwaltung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten geregelt, soweit sie sich auf Vollziehung der neuen Akte erstreckt. An der Spitze derselben steht auch fürderhin die Zentralkommission, zu der jeder Uferstaat einen Bevollmächtigten beordert.

Der letzte Titel hat nur den einzigen, aber wichtigen Artikel, der erklärt, dass die Akte bloss mit allseitiger Bewilligung eine Abänderung erleiden kann, und zugleich Anordnungen für ihren Vollzug trifft.

Bereits mit dem 17. Juli 1831 wurde das Umschlagsrecht von Köln und Mainz endgültig beseitigt. Die 19 Freihäfen, die von den verschiedenen Staaten auf Grund des Artikel 10 eingerichtet wurden, bildeten zollfreie Niederlagsplätze für Handelsgüter. Besonders Mainz wurde von diesen Massnahmen betroffen und verlor einen Teil seiner Spedition an Oberrhein und Main. Die Auflösung der Schiffergilden vollzog sich etwas langsamer und dauerte bis zum Anfang des Jahres 1833, wo die Mainzer Schiffergilde ihre feierliche Schlusssitzung abhielt. Anstelle der Gilden trat die freie Schiffahrt, und anstelle der zunftmässigen Bildung der Schiffer traten die Prüfungsvorschriften, welche von Seiten der einzelnen Uferstaaten erlassen wurden, und bei denen die Zentralkommission auf einheitliche Behandlung drang. Als Mindestforderungen galten dabei:*)

1. erreichte Grossjährigkeit oder erlangte Emanzipation;
2. hinlängliche Fertigkeit im Lesen, Schreiben und Rechnen;
3. untadelhafte Aufführung, insbesondere in Bezug auf Nüchternheit;
4. nachweislicher Besitz des Vertrauens des Handelsstandes in dem betreffenden Hafenplatz, welchen die Landesregierung bestimmte;
5. Nachweis praktischer Übung und Ausbildung im Betrieb des Rheinschiffergewerbes, wobei das Minimum der Lehrzeit oder Beschäftigung nicht unter vier Jahren anzunehmen war.

Die eigentliche Prüfung erstreckte sich dann auf die Kenntnisse, welche die gehörige Behandlung der Ladung erforderte, auf die Befähigung

*) Eckert a. a. O.

zur Führung eines Schiffes und die Bekanntschaft mit dem Fahrwasser auf denjenigen Strecken, die der Bewerber künftig bereisen wollte.

Steuermannsordnung und Lotsenwesen erfuhren eine durchgreifende Änderung. Preussen hob in Hinsicht auf die bewirkten Stromverbesserungen im Jahre 1844 den Lotsenzwang ganz auf, gab aber den Schiffern und Führern, die sich ortskundiger geprüfter Lotsen bedienen wollten, Gelegenheit, an 24 Stationen Lotsen in Dienst zu nehmen und zwar gegen ein für allemal festgesetzte Gebühren.

Eine Neugestaltung der Rheinschiffahrtsakte hat erst im Jahre 1868 stattgefunden und soll im nächsten Kapitel zur Behandlung kommen. —

Neben der auf den vorstehenden Blättern geschilderten politischen Entwicklung der Rheinschiffahrt ist aber ein anderes Moment für den mit dem Anfang des 19. Jahrhunderts einsetzenden Rheinverkehr von ausschlaggebender Bedeutung gewesen, nämlich die Regulierung des Stromes.

Es ist selbstverständlich, dass vor einer einheitlichen Behandlung der Rheinschiffahrt als solcher auch keine einheitliche Stromregulierung Platz greifen konnte; Ansätze dazu sind allerdings schon früher vorhanden. Der jetzige Zustand des Rheins ist durchweg das Produkt menschlicher Arbeit;*) überall beinahe gewahrt der aufmerksame Blick die Spuren des Wasserbautechnikers, wenn auch, der Natur der Strombauten entsprechend, manches mühselig in jahrelanger Arbeit errichtete Werk durch die darüberhin strömenden Fluten dem Auge verborgen und nur an der Hand der Stromkarten erkennbar ist. Die erhaltenen Karten aus dem 17. und 18. Jahrhundert, ja auch noch diejenigen aus dem Anfang und der Mitte des 19. Jahrhunderts, zeigen ein vom heutigen durchaus abweichendes Bild des Stromlaufes. Manche Veränderung der Ufergestaltung, manche verschwundene oder neu entstandene Insel ist freilich alleiniges Werk des Stromes selbst; mehr aber hat die Arbeit der Technik verändert, die immer weniger dem Strome gestattet, eigenwillig seinen Weg zu suchen. Das 19. Jahrhundert kann vor allem den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, auf dem Gebiete des Wasserbauwesens, namentlich am Rhein Glänzendes erreicht zu haben. Waren

*) Walther Nasse: Der Rhein als Wasserstrasse.

zwar auch früher bereits Strombauten ausgeführt, zum Teil durch die Städte, zum Teil durch die Landesregierungen — besonders hatten die preussischen Könige ein lebhaftes Interesse für das Wasserwesen ihrer westlichen Besitzungen gezeigt —, so hielten sich doch alle diese Bauten aus verschiedenen Gründen in bescheidenen Grenzen. Diese Tatsache, die auffallend erscheinen könnte, wenn man berücksichtigt, wie vor Entstehung der Eisenbahnen und vor der Ausbauung des Landstrassensystems eigentlich nur die Flusswege geeignet zum Transport von Schwer- und Massengütern waren, findet in folgenden Umständen eine Erklärung. Der Betrieb der Schiffahrt fand bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts nur in der Talfahrt mit freifahrenden Schiffen statt; bergwärts kannte man als Motoren neben dem Winde, der naturgemäss lediglich in der Ebene und bei geringem Gefälle von Bedeutung sein konnte, nur die Zugkraft von Menschen oder Tieren. Das Fahrzeug stand in enger Verbindung mit dem Ufer, und der Leinpfad, als notwendige Grundlage für die Erzeugung der Kraft, spielte eine wichtige Rolle. Auf seine Instandhaltung richtete sich die Hauptsorge; dass auch sie vielfach in unglaublicher Weise vernachlässigt wurde, lehrt die Geschichte der Schiffahrt jener Zeit zur Genüge. Da auch die Schiffsgefässe selbst, zum Teil in Rücksicht auf die bewegende Kraft, nur klein und mit den heutigen grossen eisernen Kähnen nicht zu vergleichen waren, so erforderten auch sie nicht dringend eine Vertiefung des Flussbettes. Die Technik war wohl auch noch nicht imstande, alle ihr zufallenden Aufgaben zu bewältigen. Was die früheren Rheinbauten trotz grosser Opfer an Arbeitsleistung und Geld erfolglos machte, war ihre plan- und zusammenhanglose Anlage.

Die Wasserbauten am deutschen Oberrhein von der schweizerischen bis zur hessischen Grenze sind ohne Zweifel das bedeutendste Werk, das am Rhein durchgeführt ist. Ihr Beginn fällt bereits in das zweite Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, ihre Beendigung in die siebziger Jahre. In jahrelanger Arbeit gelang es, nach Überwindung zahlloser Schwierigkeiten, den Strom in ein festes Bett zu zwingen. Man liess im allgemeinen den Strom selbst die grössere Arbeit leisten, indem er durch in der künftigen

Uferlinie erbaute Leitwerke veranlasst wurde, sein neues Bett selbst zu graben. Seit der Mitte der siebziger Jahre liegt der Talweg des Rheins von der schweizerischen bis zur hessischen Grenze überall in der durch die Uferstaaten vereinbarten Strombahn.

An der Neckarmündung bei Mannheim tritt eine bedeutende Veränderung in der Wasserwirtschaft und im Wasserbau ein; von hier an steht die Eigenschaft des Rheins als Grossschiffahrtsweg übermächtig im Vordergrunde und wirkt massgebend auf Zweck und Ziel der Strombauten ein. Die bayrisch-badische Stromkorrektion ist noch bis zur hessischen Grenze oberhalb Worms ausgedehnt.

Von Biebrich ab bespült der Rhein auf dem rechten Ufer bereits preussisches Gebiet; die Verwaltung des Stromes im Rheingau liegt der Regierung zu Wiesbaden ob; links reicht das Grossherzogtum Hessen noch bis zur Nahemündung. Der Zustand der Wasserstrasse hier im Rheingau war seit jeher ein Gegenstand der Klage für die Schiffahrttreibenden; nachdem die obere und die untere Stromstrecke reguliert waren, blieb diese Strecke die schlechteste auf dem ganzen Rhein. Dass erst spät zu einer gründlichen Regulierung geschritten wurde, lag zum Teil daran, dass sich die Regierungen der beiden Uferstaaten, Hessen und das frühere Herzogtum Nassau, nicht über die Mittel zur Abhilfe verständigen konnten, zum Teil an dem Widerstand der Uferanwohner. Von Bingen ab durchströmt der Rhein in einer Länge von 336 Kilometer preussisches Gebiet.

Von einer Regulierung auf der preussischen Rheinstrecke kann man erst seit der Regierung Friedrichs des Grossen sprechen; sie konnte sich auch hier selbstverständlich nur auf die bereits in preussischem Besitz befindlichen Strecken des Niederrheins beziehen. Zwar war bereits früher, so unter dem Grossen Kurfürsten, Verschiedenes für besonders bedrohte Landstrecken getan, aber dem Vorgehen fehlte jede Einheitlichkeit.

Erst als Friedrich der Grosse die Verwaltung vereinheitlichte, begann die Entwicklung der Stromregulierung. Man beschränkte sich zunächst auf die Ausführung einer Anzahl sehr notwendiger Durchstiche,

versuchte die zahlreichen Stromspaltungen zu beseitigen und die Ufer, hauptsächlich im Interesse der Leinpfade, gegen Abbruch zu schützen. Für die Technik der Strombauten selbst ist es von Bedeutung, dass man in dieser Zeit den grösseren Wert von senkrecht in den Strom hineingebauten Buhnen erkannte, während bisher immer nur Buhnen in der Richtung der Strömung, sogenannte deklinante Werke gebaut waren. Die neue Bauweise, welche wesentlich zur Verbesserung der Vorflut und der Schiffbarkeit des Stromes beitrug, fand vom preussischen Niederrhein aus dann auch Eingang nach Holland. Leider verhinderten die im Jahre 1794 eintretenden kriegerischen Ereignisse die Weiterführung der begonnenen Bauten, und bis zum Jahre 1816 geschah fast nichts mehr, so dass auch die meisten der bereits errichteten Bauten wieder zerstört wurden. In diesem Jahre wurde der Wasserbau den neugebildeten Regierungen zu Koblenz, Köln und Düsseldorf übertragen und in der Folgezeit ziemlich nach den früheren Gesichtspunkten eifrig gepflegt. Erst die Änderung, welche sich in den vierziger Jahren im Schiffahrtsbetrieb vollzog, führte zu einer neuen Regulierungsweise; wie oben bereits erwähnt, wurde der Schwerpunkt der Arbeiten jetzt in das Strombett selbst verlegt, weil das Aufkommen der Dampfschiffahrt und namentlich der Dampfschleppschiffahrt die Fahrzeuge mehr und mehr vom Ufer unabhängig machte. Etwa vom Jahre 1841 an datiert die Regulierung des Strombettes; natürlich wurden auch die Uferbefestigungen weiter mit Sorgfalt unterhalten und, wo notwendig, weiter ausgestaltet. Da auch an leitender Stelle erkannt wurde, dass unter den veränderten Verhältnissen erst recht eine einheitliche Verwaltung der Strombauten angezeigt wäre, so wurde im Jahre 1851 die Rheinstrombauverwaltung begründet. Diese Behörde hat sich in den 50 Jahren ihres Bestehens auf das beste bewährt, und der ganze jetzige vorzügliche Zustand der Rheinwasserstrasse auf preussischem Gebiete ist ihrer Tätigkeit zu verdanken.

* * *

Abhängig von der Regulierung des Stromes sind die Grössenverhältnisse der Schiffe gewesen, welche den Rhein früher befuhren

und jetzt befahren. Da bei der uns beschäftigenden Materie ein Übergang aus der Ruhr in den Rhein unmittelbar nach Schiffbarmachung der Ruhr selbstverständlich war und der Ausgangspunkt für eine enorme Förderung der Gesamtschiffahrt gewesen ist, muss an dieser Stelle auch von den Ruhrschiffen die Rede sein.

Über die Technik der Ruhrschiffahrt und einige wissenswerte Einzelheiten derselben um das Jahr 1808 gibt ein merkwürdiges Buch Kunde, welches in demselben Jahre erschien und einen Papierfabrikanten Johann Adolf Engels zu Werden zum Verfasser hat. Der Titel lautet: „Ueber Papier und einige andere Gegenstände der Technologie und Industrie."

Im 35. Kapitel seines Buches bespricht der Verfasser den Ruhrstrom und sagt:

„Jetzt fahren auf dem Ruhrstrom über 200 bis 300 Schiffe. Bey vollem Wasser können täglich 30 bis 40 Schiffe durch die Schleusen gelassen werden, wobey der Schleusenwärter immer Arbeit hat, um die Thore zu öffnen und zuzumachen.

Im Sommer bey kleinem Wasser und im Winter bey anhaltendem Frost liegen die Schiffe stille, weil alsdann das Wasser zu klein ist. Die Ruhr ist im Durchschnitt nur ein halbes Jahr fahrbar; dessen ungeachtet passiren durch die unteren Schleusen jährlich über 3000 Schiffe.

Die ersten Ruhrschiffe ladeten bey vollem Fahrwasser 50 bis 60000 Pfund, jetzt laden die grössten bey vollem Wasser 150 bis 200000 Pfund Kohlen, oder 30 bis 36 Ruhrkarren, jede Ruhrkarre zu 24 Malter, jedes Malter zu 300 bis 330 Pfund oder 600 bis 1000 Gang Stückkohlen, jeder Gang zu 175 Pfund Berggewicht.

Bey mittelmässigem Wasser laden die Schiffe nur die Hälfte von dem, was sie bey hohem Wasser laden können. Nimmt man das Schiff im Durchschnitt zu 70000 Pfund an, so werden jährlich 200 Millionen Pfund Kohlen den Ruhrstrom herab gefahren. Davon kostet jeder Nachen Kohlen durcheinander gerechnet mit allen Unkosten und Abgaben bis Ruhrort 100 Rthr., folglich ist der ganze Betrag jährlich 300000 Rthr.

Seit dem Jahre 1770 kann man annehmen, dass 5000 Millionen Pfund Kohlen herunter gefahren worden sind, welche, nach dem verschiedenen

Preis zu verschiedenen Zeiten, an Werth bis Ruhrort 6 Millionen Rthr. betragen haben mögen. Die grossen Kohlenschiffe kosten 1000 Rthr. und sämmtliche Kohlenschiffe über 220000 Rthr.

Sämmtliche Schleusen haben über 200000 Rthr. zu bauen gekostet; sie bringen aber auch reichliche Zinsen. Jedes Schiff muss für jede Schleuse, die es passirt, 1/2 Kronenthaler bezahlen.

Welche Abgaben sonst noch auf die Kohlen gelegt sind, wird man aus folgendem Publikandum ersehen:

„Nachdem allerhöchst resolvirt worden, diejenigen vier Stüber gemein Geld, welche zeither von jedem Gang oder Ringel Steinkohlen die ins Clevische debitirt werden, entrichtet werden müssen, ganz aufzuheben, dagegen aber eine andere Abgabe in der Art einzuführen, dass

1. von einem Malter oder 4 Ringel Steinkohlen, die unterhalb der Wittenschen Schleuse eingeladen werden 1/2 Stbr.
2. von denen, die oberhalb der Steinhauer-Schleuse eingeladen werden . . . . . 1 „
3. unter der Herbeder . . . . . 1 1/2 „
4. unter der Stiepeler . . . . . 2 „
5. unter der Blankensteiner . . . . . 2 1/2 „
6. unter der Clyffer . . . . . 3 „
7. unter der Dahlhauser . . . . . 3 1/2 „
8. unter der Horster . . . . . 4 „
9. unter der Spillenburger . . . . . 4 1/2 „
10. unter der Rohmanns . . . . . 5 „
11. unter der Baldeneyer . . . . . 5 1/2 „
12. unter der Neukircher . . . . . 6 „
13. unter der Papiermühlenschleuse bey Werden . . . . 6 1/2 „

erhoben und diese Erhebung gleich auf den Kohlenzechen geschehen soll vorläufig aber resolvirt werden, solche bei der untersten Schleuse im Werdenschen vornehmen zu lassen; als wird solches sämmtlichen Schiffern mit der Aufgabe bekannt gemacht, diese Abgabe ohne Weigerung zu bezahlen, widrigenfalls sie ohne Anstand mit der ganzen Ladung angehalten werden sollen; und da hierbey zugleich verordnet wird, dass

von denen Kohlen, die auf dem linken Ruhrufer unterhalb Werden im Bergischen, dergleichen von denen, die nach Mülheim gehen, 1 Stüber Berl. Cour. von jedem Ringel gezahlt werden soll, so müssen die Schiffer auch diese Abgabe ohne Weigerung entrichten."

Über die Schiffer der Ruhr sagt der Verfasser:

„Die Nachenknechte aus der Herrschaft Broich zeichnen sich besonders aus. Sie scheuen keine Witterung und keine Arbeit. Unter ihnen sind Kohlenschieber, die 6—800 Pfund auf einer Schiebkarre fahren. Bekommen sie Streitigkeiten, dann gibt es blutige Köpfe. In der Wuth ziehen sie ein langes Messer aus, und greifen ihren Gegener damit an; doch sind sie so böse nicht, wie sie scheinen, wenn man sie unter sich so grässlich zanken, schimpfen, fluchen und toben hört. Ihr Plattdeutsch ist von dem übrigen Westfälischen ganz verschieden, und überall flicken sie ein Sch zwischen den Wörtern ein, (z. B. Ick krieg — sche (ich kriege dich), ick schlon — sche — de Knooken vanein (ich schlage dir die Knochen entzwey)*). Zu jedem Schiff, welches mit zwei Pferden herauf gezogen wird, gehören 5 Leute."

**) Die auf der Ruhr benutzten Fahrzeuge waren anfangs recht klein. Erst nach und nach, als die freien Stromstrecken zwischen den Schleusen unter Beseitigung der zu scharfen Krümmungen und Vertiefung der Fahrbahn reguliert und die Schleusen selbst erweitert waren, konnten auch die Dimensionen der Kohlenschiffe vergrössert werden. Die Durchschnittsladungen der Schiffe stiegen von etwa 400 Zentnern um 1814 in den nächsten 15 Jahren auf 900 Zentner, in den 30er und 40er Jahren auf 1500 Zentner, in den 50er Jahren auf 2000 und in den 60er Jahren bis über 3000 Zentner.

Um 1840 hatten die Kohlenschiffe auf der Ruhr fast alle gleiche Grösse und Einrichtung. Sie waren in der Regel ohne Ruder 110 Fuss lang, am Boden 14, am Oberbord 16 1/3 Fuss breit. Ihre Höhe wechselte zwischen 38 und 44 Zoll, je nachdem sie ausschliesslich für die Ruhrfahrt

*) Der Mülheimer Dialekt ist eine Mischung von Rheinisch-Platt, Niederdeutsch und Holländisch.

**) Dr. Münker: Ruhrschiffahrt. Zeitschrift des Geschichtsvereins Mülheim a.d. Ruhr.

bestimmt waren oder auch auf dem Rheine gingen und dann in Ruhrort stärker beladen wurden. Die Spitzen der gebauchten Vorder- und Hinterstücke (Heven und Steven) erhoben sich $1^1/_2$ Fuss über den Bordrand. Zum Tragen der Segel waren die meisten zugleich auf dem Rhein fahrenden Schiffe mit zwei, die übrigen mit einem Maste versehen, über welchen bei der Bergfahrt die Zugleine gespannt wurde und der auch zum Niederlegen eingerichtet war. Vorn auf dem Schiff befand sich eine Art Kajüte, der sogenannte „Kasten", welcher das Lager der Schiffer und einen Kochofen enthielt, da die Schiffer für die Dauer der Fahrt das Schiff nicht verliessen. Die Bemannung bestand aus einem Steuermann und 3 Knechten. Die Kosten eines Ruhrschiffes mit Inventar (3 Ankern, Tauen, einer 1300 Fuss langen Pferdeleine, Fahrbäumen, zwei Schwerdtern zum Segeln, 4 Schiebkarren, Tragbürgen, Hebeln, Besansegel, Focksegel und Vorderriemen) betrugen etwa 1425 Taler.

Um die Ladung bei Erhebung der Schiffahrtsgebühren schnell feststellen zu können, musste jedes Ruhrschiff geeicht und mit einer Nummer versehen sein. 1823 zählte man auf der Ruhr 225 Schiffe, die 87 Schiffern gehörten. 1831 betrug die Zahl der Ruhrschiffe 230, 7 Jahre später aber 377! Wir erkennen auch hieran die gewaltige Zunahme des Verkehrs in den 30er Jahren. Mit dieser Zahl war aber die Höchstzahl der Ruhrschiffe erreicht; seitdem ist eine grössere Leistungsfähigkeit der Ruhrschiffahrt nur durch Vergrösserung der Fahrzeuge bewirkt worden. 1857 fuhren auf der Ruhr 207 Schiffer mit 338 Fahrzeugen von zusammen 1 268 377 Zentnern Ladefähigkeit. Von diesen 338 Ruhrschiffen hatten 2 weniger als 1000 Zentner, 127 1000 bis 3499 Zentner und 208 über 3500 Zentner Ladefähigkeit; doch wurde die volle Ladung niemals erreicht. Zu den 377 Schiffen, die es 1840 auf der Ruhr gab, gehörten 1508 Schiffer und Knechte, etwa 500 Pferde und 250 Treiber, 300 Austräger und 6 Lotsen, zusammen 2064 Mann und 500 Pferde. Jährlich wurden im Durchschnitt 45 neue Schiffe erbaut.

Zu Berg wurde ein leeres Kohlenschiff gewöhnlich durch 2 starke Pferde gezogen; vor ein beladenes Güterschiff musste oft eine ganze Reihe von Pferden vorgelegt werden. Nur ein schmaler Uferstreifen

von 12 Fuss, der vielfach in den Fels hineingehauen war, diente als Leinpfad; hinüber und herüber setzte man die Pferde in dem engen, gewundenen Ruhrtale. Besonders gefährlich, fast abenteuerlich war die Talfahrt. Bei der infolge der starken Strömung bedeutenden Geschwindigkeit und bei dem grossen Gewicht der beladenen Kohlenschiffe konnten diese nur schwer regiert werden. Es bedurfte der grössten Kraftanstrengung und Geschicklichkeit, um sie in der engen und oft scharf gekrümmten Fahrbahn an den vielen Mühlenschlachten, jäh hervortretenden Felswänden und den zahlreichen zu Berg fahrenden Schiffen ohne Anstoss vorbei zu leiten. Besonders gefürchtet war die Hattinger Brücke wegen ihrer engen Durchfahrt und ihrer Stromschnellen. Das Schiff war verloren, wenn es sich hier quer legte; das aufgestaute Wasser schlug bald hinein und brachte es zum Sinken, wobei es fast immer in der Mitte durchbrach. Aber gefährlicher noch war die ebene Strecke von Mülheim nach Ruhrort mit ihren vielen Flutrinnen und dem versandeten Rückstau des Rheins. Hier ereigneten sich die meisten Schiffsunfälle, zumal auf dieser verkehrsreichsten Stromstrecke oft ein Schiff dem andern unmittelbar folgte und auf die festgefahrenen auffuhr. In den 20er Jahren rechnete man mit 8 bis 10 Schiffbrüchen im Jahr, gleich 5 Prozent aller Schiffe. Frühzeitig hatten sich daher die Schiffer bei einer französischen Gesellschaft gegen hohe Prämien versichert; um 1830 gründeten sie eine eigene Gegenseitigkeitsgesellschaft. Mit der Zunahme des Ruhrverkehrs scheinen sich die Unfälle dann noch vermehrt zu haben.

Die Dauer einer Fahrt von der oberen Ruhr nach dem Rheine hing von zu viel wechselnden Umständen ab, als dass sie sich nur annähernd genau angeben liesse. Es entschied da der Wasserstand — bei höherem Wasser wuchs die Geschwindigkeit —, die Tageslänge, da der vielen gefährlichen Stellen wegen die Ruhr im Dunkeln nicht befahren werden konnte, der Wind und am allermeisten der Aufenthalt an den Schleusen. Nach Henz wurde durch ihn die Dauer einer Fahrt, die an und für sich in 6 bis 7 Tagen zurückgelegt werden konnte, oft auf 11 Tage verlängert. Am schlimmsten aber war er, wenn mit dem Eintritt günstigen Fahrwassers die Schiffahrt sich plötzlich belebte. —

Die Rheinschiffe, welche auf dem Mittelrhein benutzt wurden, hatten um das 15. Jahrhundert herum etwa eine Ladefähigkeit von 1200 bis 1500 Zentnern, im 16. und 17. Jahrhundert wurden sie ihrer Form nach den heutigen Rheinschiffen bereits einigermassen ähnlich.

Nach Eckert*) waren im Anfang des 19. Jahrhunderts etwa 20 Typen von Schiffsgefässen auf dem Rhein in Betrieb, die jedoch alle eine gewisse Ähnlichkeit aufwiesen. „Am Niederrhein waren die schweren holländischen Fahrzeuge im Gebrauch, die Rotterdamer, Amsterdamer oder „Samoureusen" und andere, die in ihrer Bauart den Seeschiffen glichen, nur dass sie, anstatt des Kieles mit ovalem Boden, wie alle Rheinschiffe einen ganz glatten Boden ohne Kiel besassen. Sie konnten bis zu 10000 Zentnern laden, mussten sich aber mit ihrer Fracht nach dem jeweiligen Wasserstand richten. Etwas kleiner und mit kürzerem Oberbau versehen waren die „Aakens" und „Bönder", die wieder in mehrere Unterklassen, Klevische, Düsseldorfer etc. zerfielen. Die mittelrheinischen Schiffe, die vorn und hinten spitz beigebogen waren, wurden für eine Ladung von 1800 bis 3000 Zentnern eingerichtet, während die oberrheinischen oft nur 1500 Zentner aufnehmen konnten. Neben ihnen fuhren noch Fahrzeuge, die besonderen Zwecken dienten, wie die elegant gebauten Jachten und Wasserpostschiffe für Reisende und ihre Effekten, die eine geringe Ladefähigkeit (bis zu 300 Zentnern) hatten, dafür aber ganz gedeckt und mit mancherlei Bequemlichkeiten ausgestattet waren. Die gewöhnlichen Marktnachen wurden von mit Segeltuch überzogenen Sprengreifen gedeckt. Dagegen ähnelten die grossen Marktschiffe, wie das Mainz-Frankfurter, in ihrem Bau vollkommen den oberrheinischen Schiffen und waren wie diese mit Mast und Segel ausgerüstet. Auf den Nebenflüssen des Rheins bediente man sich wieder anderer, dem jeweiligen Wasserreichtum angepasster Typen. Bekannt waren besonders die zum Teil oben offenen, nur in der hinteren stumpf auslaufenden Heve mit einer kleinen Kajüte versehenen „Main-Neckar-Kaufmannsgüterschiffe", auch Spitzer, Ruder-Streichschellige, Humbler oder Himbler genannt, die vorn und hinten spitz zugebogenen

*) Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert.

Franken-Schiffe, die langen spitzen aber wenig breiten Sieg- und Lahnschnecken und schliesslich die „Trauberten", „Kaine" und „Bohrnachen", die äusserst stark gebaut waren, um bei niedrigem Wasser über das steinige Bett der Mosel und der Saar weggleiten zu können.

Die grösseren dieser Fahrzeuge wurden meist auf den Schiffswerften des Niederrheins hergerichtet, wobei jedoch vielfach Holz aus den Gegenden vom Oberlauf des Flusses sowie von Ahr und Sieg zur Verwendung kam. Weitere Werften befanden sich im Ruhrgebiet, und auch an einzelnen Plätzen des Mittelrheins, namentlich in Bonn waren geschickte Schiffsbaumeister zu finden. Die Hauptkunst beim Schiffbau bestand in der ersten Zubereitung, dem Richten und Zusammensetzen des zum Schiffsrumpf erforderlichen Holzes.

Ein grosses Rheinschiff ohne Ausrüstung kostete ungefähr 15 bis 20000 fl.; wenn man den ganzen Ausbau mit der Bekleidung und den zur Rheinschiffahrt erforderlichen Schiff- und Fahrgerätschaften dazu rechnete, kam es auf etwa 30000 fl. zu stehen.

Die Gesamtsumme aller benutzbaren Schiffsgefässe im Stromgebiet des Rheins belief sich demnach 1819 auf 2481; 1820: 2841; 1821: 2994; 1822: 2997; 1823: 2984 Fahrzeuge."

Das Material sowohl der Ruhr- wie der Rhein-Schiffe um jene Zeit ist Holz. Die Periode des Eisenschiffbaus hat zu damaliger Zeit noch nicht begonnen, wie denn überhaupt die Einführung der Maschinentechnik in der Industrie und im Schiffbau noch nicht eingesetzt hat, aber mit all ihren ungeheuren Folgen für das gesamte Wirtschaftsleben am Horizont steht.

Auch die Lösch- und Ladevorrichtungen an Ruhr und Rhein sind in dem ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts überaus primitiv. Ein- und Ausladen geschieht entweder mittels der Karre oder des Handkranes oder endlich des durch eine von Menschen bewegte Tretmühle arbeitenden Kranes, von welchem ein Exemplar sich noch heute (bei Oestrich?) erhalten hat.

Erst mit dem Einsetzen der Dampftechnik beginnt auch hier der gewaltige Umschwung, der mit der anwachsenden Frachtmenge

Notwendigkeit und Möglichkeit schnellerer und umfangreicherer Beweglichkeit der Fracht und des schnelleren Umschlags mit sich bringt.

Der erste eiserne Schleppkahn mit einer für die damalige Zeit sehr erheblichen Ladefähigkeit von 4480 Zentnern, einer Länge von 56 Meter, einer Breite von 7 Meter und einer Tiefe von 1,20 Meter erschien auf dem Rhein im Jahre 1841. Heute laden einige der grössten eisernen Schleppkähne, das soll hier vorgreifend bemerkt werden, bis zu 50000 Zentnern.

Auf die Entwicklung der Lösch- und Ladevorrichtungen wird im nächsten Kapitel eingegangen werden.

Entsprechend den damaligen primitiven Lösch- und Ladevorrichtungen dauerte die Ladezeit an den einzelnen Stationen um den Anfang des vorigen Jahrhunderts und noch bis zur Einführung der Dampfkraft zwischen 5 und 12 Tagen. Die Fahrtgeschwindigkeit schwankt ausserordentlich, je nach dem Wasserstand, nach den Stromverhältnissen, nach den Benutzungsmöglichkeiten der Leinpfade oder des Segels und allerhand sonstigen unvorgesehenen Umständen. Eine eigentliche Norm lässt sich dafür überhaupt kaum, wenigstens nicht im Frachtverkehr, aufstellen. Durchschnittlich kann man annehmen, dass ein Transport von Köln bis Koblenz 2 bis 3 Tage dauerte, ein Transport von Köln bis Mainz aber 5 bis 6 Tage.

Das war immer noch schneller als der damalige Landverkehr, der von Köln bis Mainz mindestens 4, gewöhnlich aber 8 Tage in Anspruch nahm.

Als Häfen am Rhein kamen, solange der Umschlagszwang bestand, für die Grossschiffahrt auf dem deutschen Rhein nur Köln und Mainz in Betracht; im übrigen hatten Mannheim, Karlsruhe, Strassburg, die Häfen des Rheingaus, des Mittelrheins zwischen Mainz und Köln nur eine Bedeutung für den Zwischenverkehr, während die Ruhrhäfen und zwar insbesondere Mülheim, später Ruhrort und Duisburg, schon sehr frühzeitig durch den später zu behandelnden Kohlentransport eine erhebliche Bedeutung auch für den Verkehr auf dem Rhein gewannen.

Die bewegten Frachtenmengen und Frachtarten sind im Anfang des vorigen Jahrhunderts bis zur Rheinschiffahrtsakte ziemlich stabil.

Im Jahre 1818 hatte der oberrheinische Verkehr (Berg- und Talfahrt zusammen inklusive des Main) in Mainz 1 178211 Zentner betragen, im Jahre 1825 betrug er 1 174768 Zentner. Die entsprechenden Zahlen für den Mittelrhein waren im Mainzer Hafen 1 330948 Zentner und 1 279816 Zentner, im Kölner Hafen 3007 280 Zentner und 2 475960 Zentner; woraus man zugleich sieht, dass regelmässig etwas mehr als die Hälfte der Waren auf die mittelrheinischen Zwischenhäfen entfiel. Der niederrheinische Verkehr des Kölner Hafens hatte sich von 1819 mit 3 373 680 Zentner nur auf 3 620 440 Zentner im Jahre 1825 verschoben. Der gesamte Schiffsverkehr im Kölner Hafen betrug 1819: 6380960 Zentner und im Jahre 1829: 7 214 600 Zentner. Erst in dem hoffnungsfreudigen Jahre 1830 erlebte Köln einen Verkehr von 8 952 420 Zentner, ehe die Aufhebung des gezwungenen Umschlags binnen kurzem den Kölner Hafen fast auf ein Drittel stürzte. Solange der Umschlag bestand, sind eben die Zahlen der beiden Stapelstädte noch im wesentlichen die des Rheinverkehrs überhaupt. Der Gesamtverkehr auf dem Strome lässt sich dagegen nicht mit Sicherheit berechnen, weil in den veröffentlichten Registern der Oktroi-Inspektoren nur die einzelnen Stromstrecken behandelt sind, und man daher nicht erkennt, wieviel blosse Durchfuhr ist und auf der folgenden Strecke wiedererscheint*).

Die Kategorien der Fracht sind im Anfang des vorigen Jahrhunderts für die Talfahrt im wesentlichen Getreide und Hülsenfrüchte, Wein, Holz, Kaufmannsgüter und Erze, für die Bergfahrt Kolonialwaren aller Art, Salz und vornehmlich nach Eröffnung der Ruhrschiffahrt Kohlen sowie Eisen und Eisenwaren und berg- und talwärts Mineralwässer. Es mag daran erinnert werden, dass noch in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts oberrheinisches Getreide ein Ausfuhrgut darstellte und dass Mannheim damals bereits Zentrum für den Getreideverkehr war, nur mit dem Unterschiede, dass zu damaliger Zeit (1830) Mannheim Getreide sogar nach Amerika expedierte, während es heute der Hauptumschlagsplatz für das amerikanische Getreide ist.

*) Gothein: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt.

Bis zur Gegenwart haben die Frachtkategorien sich wesentlich verändert. Auf den gegenwärtigen Zustand wird weiter unten eingegangen werden, aber schon in der uns hier beschäftigenden Epoche beginnt die Kohle einen breiten Raum als Rheinfracht einzunehmen. Wert und Menge steigern sich, je mehr die Maschinentechnik Boden fasst und infolge bequemer Verkehrsbedingungen gerade im Rheinlande sich niederlässt.

Holz, welches auch heute noch einen breiten Raum in der Rheinfracht einnimmt, figuriert bis in die neuere Zeit hinein ausschliesslich als Talfracht und zwar vornehmlich in dem uralten Flossverkehr.

Holz bildete früher den Haupthandelsartikel: *) Die Städte Mainz, Worms, Oppenheim, Frankfurt (Main), Bingen und später Mannheim lieferten Bauholz, Eichenstämme, Nutzholz, Krummholz für den Schiffsbau, Bretter, Fassdauben und Reife. Holzflösse, welche vom Oberrhein und vom Main kamen, wurden grösstenteils bei Mainz zusammengestellt und von da in die Niederrheingegenden weiterbefördert. War demnach die Stapelstadt Mainz, von wo ab der Rhein durch den Zufluss des Mains grössere Schiffbarkeit gewinnt, von jeher Zentralpunkt für die Flösserei zwischen Deutschland, der Schweiz, Holland und Frankreich, so versandte doch auch seit der Mitte des 14. Jahrhunderts Worms Tannen-Bauholz und Frankfurt (Main) seit dem 15. Jahrhundert sowohl rohes, als verarbeitetes Holz (Geräte und Schüsseln) und neugebaute Schiffe. „Meenzer Holzer und Meenzer Bretter“ blieben indessen trotz der Konkurrenz allenthalben gesucht. — Die Hauptzufuhr von Bauholz lieferte der Schwarzwald; es ist nicht zu bezweifeln, dass solches von dort schon vor 1000 Jahren an den Mittelrhein gebracht wurde. Gegen Ende des Mittelalters sind urkundlich Mainzer und Binger Kaufleute erwähnt, welche dahin reisten, um Holz zu kaufen. Holländische Kaufleute kamen zu gleichem Zwecke nach Mainz und nach Bingen, liessen alsdann das gekaufte Holz vorzugsweise in Rüdesheim zu grösseren Flössen zusammenstellen und von Rüdesheimer Floss-Steuerleuten, die als solche berühmt waren, nach Holland führen.

*) Quetsch: Verkehr am Mittelrhein.

Bei der Versendung des Holzes mittels der Flösse wurden Eichbäume vierkantig beschlagen und zwar in einer Länge von 30 Fuss und mehr und 20 bis 30 Zoll Durchmesser. Hatte der Baum 22 Zoll Durchmesser, so hiess er Ruthe, hatte er bis 30 und mehr, so hiess er Kiehlholz. Eichenholz 18 bis 25 Fuss lang nannte man einen Klotz, 14 bis 17 Fuss lang, Wagenschussklotz, 10 bis 13 Zoll lang, Pfeifholzklotz, 8 bis 9 Fuss, Knappholz, 6 bis 7 Fuss lang, 1/2 Knappholz. Gespaltenes Eichenholz, sogenanntes Stückholz, welches aus feinsten geradrissigen Bäumen gehauen und in bestimmter Länge abgeschnitten wurde, hiess bei einer Länge von 14 Fuss, Wagenschuss, bei 10 Fuss, Pfeifholz, bei 8 Fuss, Knappholz, bei 6 Fuss, Ranzen- oder 1/2 Knappholz. Unzubereitetes Fassdaubenholz (Mosel- und Rheindauben, Knorren) wurden in einer Länge von 1 1/2, 2, 2 1/2, 3, 4, 5, 6 Fuss und einer Dicke von 1, 1 1/2, 2, 2 1/2 und 3 Zoll gerissen. Das Tannenholz bestand aus runden und zugeschlagenen vierkantigen Stämmen. Ein runder Tannen-, Fichten- oder Föhrenbaum hatte gewöhnlich eine Länge von 60 bis 80 und mehr Fuss und einen Durchmesser von 20 bis 30 und mehr Zoll in der Mitte. Die Plattentannen, welche von dem Neckar und von der Murg kamen, bestanden aus folgenden Sorten: Ganze Tannen von 60, 70, 80 und mehr Fuss Länge und einer Breite von 2 bis 3 Fuss in der Mitte, Messbalken von 60 bis 70 Fuss Länge und einer Breite von unter 2 Fuss in der Mitte; zwei Stück derselben zählte man für eine Tanne. Dickbalken hatten eine Länge von 44 Fuss und eine Dicke von 2 bis 3 Fuss in der Mitte.

Ferner bildeten einen Handelsartikel die Dielen oder geschnittenen Tannenholzwaren. Maindielen waren gewöhnlich 11 bis 12 Fuss lang, 9 Zoll breit und 1 Zoll dick. Die Rhein- oder Murgdielen hatten eine Länge von 15 bis 16 Fuss, eine Breite von 1 Fuss und eine Dicke von 1 Zoll; die doppelten Dielen hatten eine Länge von 18 bis 22 Fuss und eine Dicke von 1 1/2 bis 2 Zoll.

Wenn der damalige Wert eines Flosses von 500000 Kubikfuss auf 250000 Gulden, die Unkosten von Mainz bis Dordrecht auf 100000 Gulden angeschlagen werden, so begreift es sich, dass zu einem Flosshandel ein bedeutendes Betriebskapital erforderlich war. Das Flossgeschäft

befand sich denn auch grösstenteils in Händen von Gesellschaften. Dieser hohe Kostenbetrag wird verständlich, wenn man erwägt, was die Herstellung und Beförderung eines Flosses beanspruchte. Man brauchte „Kabel von 150 bis 200 Klafter Länge und 3 bis 4 Zoll Durchmesser (zu 800 bis 1000 holländ. Gulden), Vaartaue, Mehr-, Ender-, Mauertaue, Zoistaue von derselben Dicke, aber kürzer; ferner Kopfständerleinen (200 Klafter lang und 1 bis $1^1/_2$ Zoll dick), Synelvopers (100 Klafter lang und etwa $^1/_2$ bis 1 Zoll dick) Schepslynen, Schneller (dünne Seile), Trossen, Vangseiler (Nachenleinen, Keilseiler), Schiemannsgarn, Zeil- und Takelgarn, Drom, Bindfaden etc.; ferner Ankerketten, Mehrketten (lange, schwere Ketten), Knieketten, Drollketten, Zeisketten und Schlenkketten (zum Verbinden), Palzketten (zum Aufwinden der Lasten), Klammern, Zengelnägel, Wielingsnägel, Fahrhaken, Schlagäxte, Zusatzbohrer, Zengelbohrer, Spitzbohrer, Wielingsbohrer, Stelzenbohrer, Setzhaken, Handbäume (zum Ausheben der Klammern), Wendringe, Schleifringe, Notringe, Schippen, Holzrisser, Vikken (zum Messen des Holzes), Schlaghämmer, Waldäxte, Streckeisen, Hebevorrichtungen (Kopfständer, Gynblock, Birken, Flosswinden, Doppelfässchen (zur Bestimmung des Ankerlagers), Nachenfurgen (zum Einlegen der Streichen [Ruder]), Oestschepper (zum Ausschöpfen des Wassers aus dem Nachen) usw.

Im vorigen Jahrhundert gehörten Flösse von ca. 1000 Fuss Länge und 90 Fuss Breite, welche in Mainz oder Mannheim gebaut wurden, nicht zu den Seltenheiten. Die gewöhnliche Länge der Flösse betrug ca. 700 Fuss; die Breite war unbestimmt. Es gab Flösse, welche von 400 bis 500 Ruderknechten gefahren wurden. Die Führung oblag einem Obermeisterknecht. Der Flosseigentümer reiste gewöhnlich mit.

Auf den Flössen wurden bis zu 12 verschiedene Hütten errichtet (Herren-, Knecht-, Proviant- und Küchenhütten).

Jeder Ruderknecht erhielt für die Reise nach Dordrecht etwa 6 Taler und freie Kost. Ereignete sich ein Unglück, so musste der Knecht 3 Tage lang unentgeltlich arbeiten. Dauerte die Arbeit hierbei länger, so wurden per Tag 12 kr. Lohn mehr vergütet. Ein Steuermann bekam für die Strecke Mainz-Düsseldorf 500 Gulden, ebensoviel von da bis Dordrecht.

Die Kost war gut. Sie bestand bei den Hauptmahlzeiten aus Fleisch, Suppe und Gemüse, Käse und Brot. Als Trunk diente Bier und Wein; Bier bildete das Hauptgetränk. Im allgemeinen rechnete man auf einen Kopf täglich 3 Pfund Brot, 1 Pfund Fleisch, $1^1/_2$ Pfund Käse. Die Meisterknechte assen in ihren Hütten, Ruder- und Ankerknechte und Beiläufer dagegen im Freien, je sieben Mann aus einer Schüssel oder aus einem Zuber, die Suppe mit hölzernen Löffeln.

Nach Klebers Angaben gab es Flösse, die 15 bis 20000 Pfund Fleisch, 40 bis 50000 Pfund Brot, 10 bis 15000 Pfund Käse, 10 bis 15 Zentner Butter, 8 bis 10 Zentner Dürrfleisch, 30 bis 40 Malter Hülsenfrüchte, 8 bis 10 Malter Salz, 5 bis 600 Ohm Bier, 6—8 Stück Wein, 4 bis 6 lebende Ochsen ohne die übrigen Spezereiwaren und Lebensbedürfnisse mit sich führten; ferner befanden sich auf einem solchen Flosse Metzger, Köche etc. Dem Flosse hingen Ankernachen, leichtere Nachen und Dreiborde an.

Ehe ein Floss abfuhr, war es Sitte, dass der Steuermann die ganze Mannschaft zum Gebet aufforderte, dass Gott eine glückliche Reise geben möge. Das Gebet fand allgemein entblössten Hauptes statt.

Die Flösse bildeten früher ein erhebliches Hindernis der Schiffahrt. Es ist leicht ersichtlich, dass so gewaltige, ungefüge, den Strom bedeckende Massen, solange sie auf Menschenkraft als Betriebsmittel angewiesen waren, für alle übrigen Fahrzeuge nicht nur ein Hindernis, sondern sogar eine Gefahr bildeten.

Heute liegt die Sache anders. Die Flösse fahren nicht mehr, wie man sagte, „auf sich selbst", sondern sie werden geschleppt, und zwar wird der Dampfer meist auf 60 Meter vor das Floss gespannt. Die Schlepper sind ausschliesslich gemietete Dampfer. Über die Fahrt selbst sagt eine kleine Monographie von S. Mohr: „Die Flösserei auf dem Rhein":

„Die Fahrt selbst wird nur unerheblich durch das schleppende Schiff beschleunigt, immerhin aber hinreichend, um durch den stärkeren Fortgang auch den hinteren Lappen mehr Steuerkraft zu verleihen, dass sie an stark strömenden Stellen, gleich den Schiffsrudern, einfach festgestellt werden. Auch das Landen der Flösse ist natürlich gegen früher ein Kinderspiel geworden, da die Dampfkraft die Hauptarbeit

dabei leistet. Die Wahrschau-Flagge für geschleppte Flosse besteht zur Unterscheidung aus 16 rot und weiss abwechselnden Feldern.

Einschaltend sei hierbei noch bemerkt, dass ein Floss, gutes Wetter und guten Wasserstand, sowie lange Sommertage vorausgesetzt, durchschnittlich folgende Fahrzeiten hat: Von Mannheim nach Mainz 1 Tag. Von Mainz nach Duisburg 3 Tage. Von Mainz nach Vreeswijk bei Utrecht 5 bis 6 Tage, sowie dass auch in früheren Zeiten unter gleichen Voraussetzungen, die Fahrten nur wenig länger dauerten, sodass es nicht erstaunlich ist, dass im vorigen Jahrhundert die Flösse ihrer raschen Beförderung wegen eine vielbegehrte, aber wenig gewährte Reisegelegenheit darstellten.

Um nicht der Unvollständigkeit geziehen zu werden, muss noch einiger erheblicher Punkte in der Entwicklungsgeschichte der Flösserei gedacht werden.

Am Ende des vorigen Jahrhunderts waren die Unternehmer der Flössereien die grossen Handlungshäuser selbst. Sie hatten ihre eigenen Einrichtungen und Gerätschaften und verflössten nur Holz, das sie selbst zu Markte brachten. Nach den geschilderten Umwälzungen im Anfang dieses Jahrhunderts, als zahlreichere neue Holzhandlungen auf den Plan traten, entstanden aber mehr und mehr gewerbsmässige Frachtflössereien, welche sich nicht mit dem Holzhandel selbst befassen, sondern ihre Dienste jedem Dritten, der Holz abzuflössen hat, gegen bestimmte Frachtsätze zur Verfügung stellen.

Die Durchschnittsfrachtsätze betrugen vor 10 Jahren von Mannheim nach Mainz per Kubikmeter Tannenholz Mark 0,60; von Mainz nach Duisburg Tannen- und anderes weiches Holz per Kubikmeter Mark 1,— bis 1,20, Eichen- und anderes hartes Holz per Kubikmeter Mark 2,— bis 2,40; von Mainz nach Holland, je nach den Ablieferungssorten, Tannen- und anderes weiches Holz per Kubikmeter Mark 2,— bis 3,—, Eichen- und anderes hartes Holz per Kubikmeter Mark 4,— bis 6,—. In diesen Sätzen ist nur der eigentliche Flossbau aus bereits zusammengebundenen Flügeln und Koppeln, nicht aber die Sortierung und Herstellung dieser einbegriffen.

Die Frachtraten haben von jeher eine sehr wesentliche Rolle für die Rheinschiffahrt gespielt. Bereits aus den früheren Ausführungen ist

ersichtlich, dass hierfür verschiedene Kategorien bestehen mussten, je nachdem die Schiffahrt von den Gilden oder von den Kleinschiffern, ob sie als Durchgangsverkehr oder Zwischenverkehr ausgeübt wurde. Die Ordnung der politischen Verhältnisse am Rhein hat hier ebenfalls Wandel geschaffen. Das Bestreben ging natürlich zunächst dahin, die Frachtraten möglichst einheitlich zu regulieren; da aber Gilden, Umschlagszwang und ähnliche Hinderungsgründe, wie oben beschrieben, noch immer weiterbestanden, da man aber vor allen Dingen vor der, sagen wir: Gewerbefreiheit im Schiffsverkehr und der aus der Gewerbefreiheit erwarteten Herabdrückung der Frachtraten Angst hatte, so wurde anfangs die Regelung der Frachtraten der Behörde überlassen. Hierbei verfuhr man in höchst eigentümlicher Weise. Mit der Errichtung der Generalkommission für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten wurden die Frachtraten und zwar unter Zustimmung aller Handelskammern, immer von einer Frankfurter Herbstmesse bis zur nächsten Ostermesse festgesetzt. Eine solche Festsetzung gleich aus dem Anfang der Tätigkeit der Kommission, nämlich vom 25. September 1816, soll hier Platz finden:

Auszug aus dem Register der Berathschlagungen der subdelegirten Commission, welcher von Seiner Excellenz dem Herrn General-Commissarius der hohen verbündeten Mächte, Grafen Friedrich zu Solms-Laubach, die Leitung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten übertragen worden ist. Mainz, den 25. September 1816.

Die subdelegirte Commission für die Leitung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten, berathschlagend in der durch den Artikel 130 der Octroi-Convention vorgeschriebenen Form über die Vollziehung des Artikels 13 derselben, in Betreff der Bestimmung der Frachten, welche in den beiden Städten Mainz und Cöln für die Waaren, welche daselbst nach verschiedenen Richtungen eingeladen werden, bezahlt werden sollen, beschliesst: nach genommener Einsicht der von Seiten der Handelskammern und Magistrate der betheiligten Städte eingesandten Vorschläge, wie folgt:

Art. 1. Von der diesjährigen Frankfurter Herbstmesse an zu rechnen bis zur künftigen Ostermesse ist die Fracht auf die hier nachstehende Art festgesetzt worden, und zwar:

| | Neue Frachtbestimmungen zu Berg | | zu Thal | |
|---|---|---|---|---|
| | Franc | Cent. | Franc | Cent. |
| **A. Für die Distanz zwischen den Häfen des Oberrheins.** | | | | |
| Von Mainz nach Mannheim, für Masseln und alle Metallerze | — | 65 | — | — |
| Von Mainz nach Mannheim, für alle übrigen Kaufmannswaaren | — | 90 | — | 65 |
| Von Mainz nach Schreck . . . . . | 1 | 70 | — | — |
| Von Mainz nach Freistaedt, für alle Gattungen . . . . . | 2 | 30 | 1 | 80 |
| Von Mainz nach Kehl, Kaufmannswaaren . . . . . | 2 | 65 | 1 | 95 |
| Von Mainz nach Strassburg, ohne Unterschied . . . . . | 2 | 70 | 2 | — |
| Für Vitriolöl und Pulver, welches jedesmal in ein besonderes Fahrzeug zu verladen ist, per 50 kg 4 Francen. | | | | |
| **B. Für die Distanz zwischen den Häfen des Mittelrheins.** | | | | |
| Von Cöln nach Mainz . . . . . für die Waaren 1. Klasse | 1 | 20 | — | 65 |
| Von Cöln nach Mainz . . . . . für die Waaren 2. Klasse | 1 | 45 | — | 80 |
| Von Cöln nach Mainz . . . . . für die Waaren 3. Klasse | 1 | 70 | 1 | 20 |
| Von Cöln nach Bingen . . . . . für die Waaren 1. Klasse | 1 | 15 | — | 50 |
| Von Cöln nach Bingen . . . . . für die Waaren 2. Klasse | 1 | 40 | — | 72 |
| Von Cöln nach Bingen . . . . . für die Waaren 3. Klasse | 1 | 65 | 1 | 17 |
| Von Cöln nach Bacharach und den Zwischenhäfen . . . . . für die Waaren 1. Klasse | — | 80 | — | 35 |
| Von Cöln nach Bacharach und den Zwischenhäfen . . . . . für die Waaren 2. Klasse | — | 95 | — | 50 |
| Von Cöln nach Bacharach und den Zwischenhäfen . . . . . für die Waaren 3. Klasse | 1 | 15 | — | 90 |
| Von Cöln nach Coblenz . . . . . für die Waaren 1. Klasse | — | 70 | — | 30 |
| Von Cöln nach Coblenz . . . . . für die Waaren 2. Klasse | — | 86 | — | 42 |
| Von Cöln nach Coblenz . . . . . für die Waaren 3. Klasse | 1 | 2 | — | 85 |
| Von Cöln nach Frankfurt . . . . für die Waaren 1. Klasse | 1 | 45 | — | — |
| Von Cöln nach Frankfurt . . . . für die Waaren 2. Klasse | 1 | 70 | — | — |
| Von Cöln nach Frankfurt . . . . für die Waaren 3. Klasse | 1 | 95 | — | — |
| Von Mainz nach Coblenz . . . . für die Waaren 1. Klasse | — | 65 | — | 35 |
| Von Mainz nach Coblenz . . . . für die Waaren 2. Klasse | — | 75 | — | 45 |
| Von Mainz nach Coblenz . . . . für die Waaren 3. Klasse | — | 90 | — | 70 |
| Von Mainz nach Bonn . . . . . für die Waaren 1. Klasse | 1 | 8 | — | 55 |
| Von Mainz nach Bonn . . . . . für die Waaren 2. Klasse | 1 | 30 | — | 70 |
| Von Mainz nach Bonn . . . . . für die Waaren 3. Klasse | 1 | 55 | 1 | 15 |

2. In diesen Frachtpreisen sind die Rheinschifffahrtsgebühren nicht mitbegriffen, diese müssen daher den Schiffern besonders vergütet werden.

3. Die Frachtpreise für die Schifffahrt des Unterrheins bleiben so, wie sie durch frühere Beschlüsse bestimmt worden sind.

4. Die Regulirung der Frachtbestimmungen für die Distanzen zwischen den oben nicht angegebenen Häfen des Oberrheins bleibt den resp. Handelsplätzen überlassen.

5. Gegenwärtiges Frachtregulativ erhält vom Tage der öffentlichen Bekanntmachung, welche ohne Verzug zu veranstalten ist, gesetzliche Kraft.

6. Von diesem Beschlusse sollen Ausfertigungen an die betreffenden Handelskammern und Magistrate gesandt, und nebstdem soll der Handels- und Schifferstand durch öffentliche Blätter von demselben in Kenntniss gesetzt werden.

Auf dem Original unterzeichnet, von Auer, Präsident.
Gergens, von Auer II., Ockhart, Mitglieder der subd. Commission.
Für die Richtigkeit des Auszugs:
Der Commissions-Secretär und Registrator, Orth.

Es wurde, wie Eckert*) sagt, keine neue Frachtenregelung vorgenommen, die nicht zu lebhaften Klagen Anlass gegeben hätte, da die Verwaltung meist aus den verschiedenen Vorschlägen einen angemessenen Mittelpreis herauszufinden suchte, der dann keinem der Interessenten genügte, weil er niemandes Wünsche ganz erfüllen konnte. Trotzdem blieb man allgemein von der Notwendigkeit einer behördlichen Regelung der Frachtpreise fest überzeugt; die Handelskammern sprachen sich, als man sie um ihre Meinung befragte, entschieden dafür aus. Sie behaupteten, ohne „Einmischung der öffentlichen Autorität" werde es bald dahin kommen, „dass die Gewinnsucht verschiedener Individuen nicht ermangeln würde, diesen Umstand zu benutzen, um die Fracht so tief herunter zu bringen, dass der Schiffer vom Ertrage seines mühseligen Gewerbes bald nicht mehr würde leben, viel weniger seine Fahrzeuge und die dazu nötigen Gerätschaften in gutem Stande erhalten können, woraus dann die Folge entstehen müsste, dass die Schiffahrt

*) Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert.

auf dem Rhein allmählich nur von einem Haufen ausgehungerter Menschen betrieben würde und so die für den Handel nötige Sicherheit verloren ginge; wozu ferner käme, dass der rechtliche Kaufmann der ihm gestatteten Freiheit bald überdrüssig sein würde, indem er beim Abgang eines allgemeinen Frachtreglements in den Fall geriete, über die Fracht eines jeden Artikels der verschiedenen Waren mit dem Schiffer zu verhandeln, und so seine Zeit zu verderben."

Die Fracht konnte zu Anfang des Jahrhunderts im allgemeinen einschliesslich aller Kosten und Abgaben für den Zentner zu Berg bis Strassburg auf 10 Franken, zu Tal auf 8 Franken angeschlagen werden, während die Landfracht für das gleiche Gewicht 25 Franken kostete. Dem Schiffer blieb von der Einnahme nicht gar viel als Reingewinn, da er neben den Gebühren auch bedeutende Auslagen zu zahlen hatte. Nach genauen Berechnungen Ockharts betrugen die Spesen einer Bergladung von etwa 2000 Zentnern auf der Strecke Mainz-Strassburg 1312 Gulden, ohne die Ausgaben für Steuerleute und Arbeiter beim Ein- und Auspacken. Dieselben wurden dadurch erhöht, dass zu Schreck oder Neuburg die Waren auf mindestens zwei Schiffsböden gebracht werden mussten, und der Schiffszug von da an aufwärts sich wegen der mangelhaften Beschaffenheit der Leinpfade nur durch Menschen ausführen liess, von denen, ausser den 4 Mann Besatzung, 26 für jedes Fahrzeug nötig waren. Billiger war die Strecke Köln-Mainz, bei der die Bergfahrt, wenn Stürme und Nebel die Schnelligkeit nicht verminderten, nur ca. 650 Gulden kostete, die sich freilich wie die oben genannten noch durch Ausgaben für den Unterhalt der Steuerleute und Knechte, die Unkosten des Verladens und die Minderung des Schiffswertes durch Abnützung um 300 bis 400 Gulden vergrösserten, so dass die wirklichen Kosten einschliesslich aller Nebenausgaben sich auf etwa 1000 bis 1100 Gulden beliefen.

* * *

Aus den im Vorstehenden gegebenen Darlegungen erhellt zur Genüge, wie umfangreich und mannigfaltig die Schwierigkeiten waren, welche jedem neuen Schiffahrtsunternehmen sich um den Anfang des vorigen Jahrhunderts entgegenstellen mussten.

Aber die Firma, welche der Ahnherr des Hauses Stinnes begründete, war von Anfang an kein reines Schiffahrtsunternehmen. Das Charakteristische an dem alten Herrn Mathias Stinnes ist die ungewöhnliche Vielseitigkeit seiner Unternehmungen, für welche allerdings als Grundlage dreierlei diente: Schiffahrt, Kohlenbergbau und Kohlenhandel.

Mathias Stinnes erkannte, als er im Alter von nur 18 Jahren den Grundstein zur Firma legte, mit einem weit über seine Jahre hinausreichenden Scharfblick die ungeheure Bedeutung, welche die Vereinigung dreier solcher Unternehmungen gewinnen musste, nachdem durch die Ermöglichung der Ruhrschiffahrt die Kohle des Ruhrbezirks in den Rhein gebracht werden konnte und nachdem durch die Arbeiten der Oktroi-Konvention die Aussicht gegeben war, die grösste Wasserstrasse Mitteleuropas in den Verkehrsbereich zu ziehen und mit dem wichtigen und wertvollen Produkt der Kohle von deren Gewinnungsorten aus zu versehen.

Von dem damaligen Stande des Kohlenbergbaus und dem Anteil, welchen vom alten Herrn ab das Haus Stinnes an der Entwicklung der Kohlenförderung genommen hat, wird später eingehend die Rede sein; hier ist es nur nötig auf die Bedeutung hinzuweisen, welche Mathias Stinnes schon in den ersten Jahren seiner Selbständigkeit in der Kohlenverschiffung gewann und welche ihn in verhältnismässig kurzer Zeit an die erste Stelle in der Kohlenschiffahrt bezw. dem Kohlenhandel brachte.

Hierbei kam ihm die Lage Mülheims wesentlich zu statten. Mülheim war vor hundert Jahren vorwiegend Kohlen- und Schifferstadt. Beide Berufszweige und der bald darauf sich hinzu gesellende Schiffbau standen in den wirtschaftlichen Interessen der Stadt oben an, gaben ihr aber vor allen Dingen eine für die damalige Zeit im Kohlenhandel ausschlaggebende Bedeutung.

Diese Bedeutung hat Mülheim, wie wir sehen werden, behalten, bis durch die Bahnen der Ruhrverkehr beeinträchtigt, zugunsten von Ruhrort abgelenkt, vor allen Dingen aber durch Verlegung der Bergwerkszentren in Verbindung mit der Führung der Bahnlinien der Stadt ihre zentrale Bedeutung geraubt wurde. Dass auch bei dieser Wandlung der Verkehrsverhältnisse der Gründer des Hauses Stinnes

von vornherein richtig gesehen und einzugreifen versucht hatte, werden wir ebenfalls finden.

Bei der Gründung des Hauses Stinnes zeigt sich bereits jener eigenartige Familiensinn, welcher noch in der Gegenwart wirksam erscheint.

Mathias Stinnes hatte zwei ältere Brüder, Georg und Hermann, und einen jüngeren Bruder, Johann Stinnes. In den ersten, ziemlich spärlich fliessenden Quellen über Gründung und Geschäftsumfang der Firma erscheinen bereits diese Brüder in völliger Einigkeit und zu gegenseitiger ausgiebiger Unterstützung bereit.

Im Jahre 1810 am 1. Dezember kaufen die Brüder Georg und Mathias von der Witwe Heinrich Mellinghof zu Mülheim an der Ruhr laut Vertrag ihr auf dem Niederwerk gelegenes Kohlenhock sowie ihren auf der Ruhr fahrenden Nachen für die Summe von 1240 Talern.

Dieser Kauf scheint die Erwerbung der ersten grösseren Liegenschaften der Familie Stinnes zu sein. Er hat aber zwei Vorgänge.

Bereits im Jahre 1798 hat Johann Stinnes, ein Onkel des alten Mathias, es versucht, auf der Mülheimer Ruhrseite die Kohlenplätze Nr. 29—32 und 51—53, die ersteren zu 750 Talern, die drei letzteren zu 450 Taler anzukaufen. Dagegen remonstrierten aber sämtliche Kohlenkaufleute von Mülheim, und wie es scheint, ist der Verkauf durch den Landgrafen von Broich nicht genehmigt worden.

Im Februar 1810 wird sogar ein von Georg Stinnes und einem Heinrich Becker erpachtetes Kohlenhock ihnen genommen und nach Ablauf der Pacht dem Schiffszimmermann Peter Thielen in Erbpacht gegeben.

In dem Ankauf des oben erwähnten Kohlenhocks am 1. Dezember 1810 muss man demnach wohl die Grundlage der neugegründeten Firma Math. Stinnes erblicken.

Bereits am 19. Juli 1811 kauft der „Kohlenhändler“ Mathias Stinnes von Heinrich Fabry dessen im Notweg gelegenes, an Witwe Stinnes Erben anstossendes halbes Häuschen und dahinter gelegenes Höfchen für die Summe von 300 Talern.

Am 25. Mai 1815 genehmigt die landgräflich-hessische General-Direktion Darmstadt den Verkauf des Erbleihrechts von Kohlenplätzen

durch Johann Schmitz sen. zu Mülheim an den Kohlenhändler Johann Stinnes, dem Bruder von Mathias.

Auch während der nächsten Jahre zeigt sich insbesondere durch die Leistung gegenseitiger Bürgschaften der feste Familienzusammenhang, der besonders zwischen den Brüdern Mathias und Georg Stinnes eine so enge Interessengemeinschaft herstellt, dass dieselben, obwohl die Firma Math. Stinnes seit 1808 selbständig besteht, in späteren überaus wichtigen Urkunden als Gebrüder Stinnes zeichnen. Für diese beiden Gebrüder Stinnes aber treten die engeren Familienangehörigen, auch die angeheirateten Verwandten, insbesondere der Schwiegervater von Mathias Stinnes, der Schmied Georg Springmann, ein. Solche Bürgschaften finden sich im Jahre 1818 durch Hermann Stinnes und Georg Springmann für die Gebrüder Mathias und Georg Stinnes im Betrage von 3000 Talern; ferner im März 1819 durch Hermann Stinnes für sich und seine drei Brüder Mathias, Georg und Johann zum Zweck einer Bankverbindung mit dem Hause Hermann Michael Fellner zu Frankfurt a. Main. Hermann Stinnes verpfändet als Sicherheit sein im Notweg gelegenes Erbe mit den darauf neuerbauten Gebäuden und Zubehör zur Taxe von 14080 Talern.

Welche ausserordentliche Bedeutung den Unternehmungen von Mathias Stinnes schon in den ersten Jahren seiner Selbständigmachung und seinen Transaktionen mit seinem Bruder Georg beigelegt worden ist, dafür ist ganz besonders eine der markantesten Persönlichkeiten der gesamten preussischen Geschichte ein hervorragender Zeuge: kein Geringerer als der Oberpräsident von Westfalen, Freiherr von Vincke.

Der Freiherr von Vincke hat bereits während seiner Wirksamkeit als Oberpräsident in Arnsberg in der Weitsichtigkeit, welche ihn mit seinem Vorgänger, dem Freiherrn von Stein gemeinsam auszeichnete, die ungeheure Bedeutung der Ruhr- und Rheinschiffahrt und des Kohlenverkehrs erkannt. Seine grundlegende Tätigkeit auf diesem Gebiete sowie in der Schaffung von Wegen zur Transporterleichterung kann an dieser Stelle nicht genügend gewürdigt werden, wohl aber muss der Anteil hervorgehoben werden, den er an Mathias Stinnes von vornherein in richtiger Erkenntnis seiner zweifellos kongenialen Natur

genommen und betätigt hat. Hierbei muss eine kleine historische Einschiebung gemacht werden.

Mülheim ist, wie wir früher dargelegt haben, nach dem Wiener Frieden und der preussischen Provinzialeinteilung dem Regierungsbezirk Düsseldorf zuerteilt worden. Der Oberpräsident von Westfalen Freiherr von Vincke aber hatte sich, da fast der gesamte Lauf der Ruhr in seinen Oberpräsidialbezirk hineinfiel, auch die oberste Entscheidung über die gesamten Ruhrschiffahrtsangelegenheiten und den Kohlenverkehr an der Ruhr, also auch über Mülheim, vorbehalten; daher das Interesse an den Stinnes'schen Unternehmungen und die Anerkennung der Verdienste des alten Mathias.

Über die Entwicklung der Schiffahrt von Mathias Stinnes sind für die ersten Jahre leider irgend welche Unterlagen nicht mehr vorhanden.

Im Jahre 1817 hatten die Gebrüder Stinnes eine überaus wichtige Schiffahrtslinie eingerichtet, nämlich von Köln nach Arnheim in Holland. Näheres darüber erfahren wir aus einer Eingabe, welche die Gebrüder Stinnes im Jahre 1820 an das Königliche Finanzministerium richteten und welche weiter unten wiedergegeben ist. Diese Schiffahrtslinie beschäftigte 9 Schiffe, welche den Gebrüdern Stinnes gehörten.

Im Jahre 1818 erfahren wir, dass die Gebrüder Stinnes und ein Kompagnon Namens Vonscheidt die Anlegung einer Schiffbauhaltung anzeigen und damit also, wie es scheint, dazu übergehen, ihre Nachen selbst zu bauen. Wie lange diese Schiffbauhaltung existiert hat, ist unbekannt.

Eine bedeutende Lücke findet sich ferner über die ersten Entwicklungsjahre insofern, als es ja eigentlich unzweifelhaft ist, dass der Reeder Mathias Stinnes und sein Bruder an den durch die kriegerischen Ereignisse der Befreiungskriege verursachten Transporten auf Ruhr und Rhein beteiligt gewesen sein müssen.

Zwei Zeugnisse finden sich dafür: erstens in dem Entwurf einer Eingabe von Mathias Stinnes an den Oberpräsidenten von Vincke, in welcher es heisst:*) „solange wie wir von den Franzosen unterjocht worden sind, ist uns eine solche Handlung noch nicht vorgekommen

*) Es handelt sich um einen später zu erwähnenden Brückenbau.

(anscheinend ungerechte Zurücksetzung hinter Mitbewerbern) und haben doch recht gute Geschäfte gemacht, besser als jetzt überall. Von 1814 an *trotzdem wir fürs Vaterland alles aufgeopfert haben zum Übergang der Truppen, wo wir noch keine Zahlung für die verlorenen Sachen erhalten haben,* sehen wir uns gegen andere zurückgesetzt" — und zweitens ein eigenhändiger Brief des Oberpräsidenten Freiherrn von Vincke vom 16. November 1822, der eine provisorische Antwort auf jene Eingabe darzustellen scheint.*)

In dem Briefe heisst es: „das einzige bliebe, die einzelnen Gegenstände zu verfolgen und diese zu ihrem vorteilhaftesten Beschluss zu bringen. Dahin gehört erstens: *die Forderung an Frankreich.* Deshalb wird in Münster möglichst nachgesucht werden und dann von mir was möglich erbeten. Zweitens *die Forderung an Russland desgleichen.* Aber in Ihren übersandten Akten ist wenig davon. Was Sie noch etwa an sich haben, namentlich das erwähnte *Abweisungsdekret,* senden Sie sofort an mich nach Münster."

Da die Stinnes'schen Akten aus jener Zeit sehr unvollständig, teilweise überhaupt nicht mehr vorhanden sind, lässt sich mit historischer Treue hierüber nichts feststellen, aber immerhin wird die Tatsache, dass Militärtransporte während der Freiheitskriege in grösserem Umfange stattgefunden haben, durch die vorstehenden Auszüge klargestellt.

Sehr früh beginnt die Verbindung von Mathias Stinnes teils durch seine eigene Firma, teils durch seinen Bruder Georg mit der Königlichen Regierung. Die erste grössere Unternehmung dieser Art ist die Übernahme des Transports des Königlichen Salzes von Wesel und Ruhrort in die Faktoreien. Über den Abschluss dieses Vertrages befindet sich ein Protokoll beim fürstlichen Gericht der Herrschaft Broich de dato 1. Juli 1818. In diesem Protokoll erklärt der Herr Justizkommissar Maubach als Vertreter des Kaufmanns Georg Stinnes zu Ruhrort und der Kaufmann Mathias Stinnes zu Mülheim, dass die beiden Gebrüder Stinnes mit dem Königlichen Oberbergamt Bonn einen Kontrakt über den Transport des Königlichen Salzes von Wesel und Ruhrort in die

*) siehe Seite 81.

Faktoreien abgeschlossen haben und zur Sicherheit eine Kaution von 3000 Reichstalern bestellen müssen.

Nunmehr verpfändet der Mandatar des Georg Stinnes das dem letzteren gehörige, hinter dem unteren Fährhäuschen gelegene Kohlen-Magazin, welches er für 2500 Reichstaler von den Erben Herm. Schmitz gekauft hat. Da aber dieses Grundstück nicht zur vollständigen Kautionsbestellung hinreicht, so verpfänden ferner die persönlich anwesenden

a) Kaufmann Hermann Stinnes zu Mülheim seinen am 11. Mai ds. Js. für die Summe von 1110 Reichstalern clev. zu 115 Stüber nebst 5 Prozent Unratsgelder von der Witwe Hermann Withaus angekauften zu Mülheim am Notweg gelegenen s. g. Schölerischen Garten und
b) der Schmied Georg Springmann zu Mülheim seine am Troostschen Kanal gelegene s. g. Tinnesmanns oder Gerichtsschreibers Weide von 1½ Morgen, welche er am 21. Mai 1797 vom Prinzen Georg Karl von Hessen für 640 Reichstaler käuflich erworben hat.

Alle diese Grundstücke haften dem Staat für die prompte Erfüllung der von den Gebrüdern Georg und Mathias Stinnes eingegangenen Transportverpflichtungen.

Der Vertrag hat gedauert bis zum 15. August 1820. An diesem Datum sendet das Königlich preussische Oberbergamt Bonn das Kautionsdokument mit dem Bemerken zurück, dass es aus dem abgeschlossenen Kontrakt wegen Verschiffung des Salzes keine Forderungen mehr zu machen habe.

An erster Stelle aber steht bei der gesamten Stinnes'schen Schiffahrt jener Zeit bereits der Kohlentransport. Aus einem überaus merkwürdigen, gleich näher zu beleuchtenden Aktenstück erfahren wir, dass im Jahre 1820 Stinnes bereits *66* Kohlenschiffe auf Ruhr und Rhein beschäftigte. Wir erfahren ferner, dass er von seinem Gründungsjahr ab die Kohlenverschiffung bis 1814 hauptsächlich nach Holland betrieb, stromaufwärts nur bis Bonn, höchstens bis Koblenz. In den Jahren 1814 bis 1819 erweiterte die Firma Stinnes ihren Betrieb auf dem Rhein stromaufwärts sehr erheblich. Stromauf wurde die Hauptfracht durch die Kohlen gebildet und zwar hatte sich der Kohlentransport nach dem Oberrhein von 1200000 Zentnern

im Jahre 1814 bereits auf 2650000 Zentner im Jahre 1819 gehoben. Als Rückladung nahm Stinnes, was sich ihm an Fracht bot, insbesondere Getreide.

Die oben gegebenen historischen Darlegungen zeigen, wie ausserordentlich schwierig es für einen ausserhalb der Gilde stehenden Schiffer war, trotz aller Bemühungen zur Befreiung der Rheinschiffahrt, in den ungehinderten Wettbewerb einzutreten. Mathias Stinnes und sein Bruder, obwohl sie zu damaliger Zeit bereits die grössten Schiffer auf dem Rhein überhaupt waren, galten dem Buchstaben nach als Kleinschiffer und hatten daher alle die Scherereien zu bewältigen, welche mit den Gildenprivilegien, dem Umschlagwesen, den Beurtfahrten u. s. w. verbunden waren.

Im Jahre 1819 wurden die angeblichen Rechte der Mainzer Schiffergilde zum ersten Male auf Mathias Stinnes angewendet. Die Mainzer Schiffergilde beschwerte sich am 19. Juli 1819 darüber, dass eine ansehnliche Partie Frucht in Eltville in Ruhrkohlenschiffe von Stinnes geladen sei, um nach Holland gefahren zu werden. Sie begründete ihre Beschwerde damit, dass Stinnes nur für den Unterrhein patentiert sei und nicht die Befugnis habe, in einem Zwischenhafen zwischen Mainz und Köln zu laden. Das Schiff wurde daraufhin in Caub mit Arrest belegt, jedoch auf Protest von Stinnes durch Verfügung der Zentralkommission wieder frei gegeben.

Aus diesem Vorkommnis hat sich nun ein Schriftwechsel zwischen Stinnes und der Königlich preussischen Regierung entwickelt, der von höchster Wichtigkeit ist und der im nachstehenden vollständig wiedergegeben werden soll. Er beginnt mit einer gehorsamsten Bitte der Gebrüder Stinnes, die freie Schiffahrt auf dem Rhein betreffend, an das Königlich preussische Finanzministerium, Abteilung für Gewerbe und Handel, de dato 9. April 1820. Diese Petition ist ein ungewöhnlich denkwürdiges Aktenstück. Abgesehen von der scharfsinnigen Art ihrer Abfassung, enthält sie die handelspolitische Beleuchtung aller der Schwierigkeiten, welche der Schiffahrt trotz des Wiener Friedens entgegen standen und die wir oben in politischer Darstellung zu geben versucht haben. Sie enthält ferner eine vorzügliche Schilderung der Entwicklung des Ruhr-Rheinverkehrs und eröffnet einen von grossen

Gesichtspunkten ausgehenden Gesamtüberblick und Ausblick auf die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Rhein an sich. Das Schriftstück lautet:

An Königl. Finanz-Ministeriums, Abtheilung für Gewerbe und Handel
Berlin.

Gehorsamste Bitte der Kaufleute und Schiffer Gebrüder Stinnes, die freie Schifffahrt auf dem Rhein betreffend.

Nach der Befreiung vom französischen Joche und der Rückkehr des preussischen Scepters in die hiesigen Provinzen, lebte in uns die Hoffnung wieder auf, auch die Freiheit des Handels und der Gewerbe zurückkehren zu sehen. Wir ergriffen unsere Geschäfte mit neuem Muth und dehnten dieselben nach Kräften aus. Mit vielen Schwierigkeiten, welche von auswärtigen Regierungen uns hierbei in den Weg gelegt wurden, hatten wir zu kämpfen, doch gelang es uns, sie zu beseitigen, und so befinden wir uns jetzt in Geschäften, deren Bedeutendheit und Nutzen für den preussischen Staat, insbesondere die Grafschaft Mark und deren Bergwerke nicht verkannt werden kann.

Zunächst bestehen dieselben in einem grossen Steinkohlenhandel, mit dessen Betrieb wir auf der Ruhr und dem Rhein 66 Fahrzeuge beschäftigen. In den früheren Jahren vor 1814 war dieser Handelszweig nicht so ausgedehnt wie jetzt, denn damals war der Hauptdebit der Steinkohle nach Holland und erstreckte sich rheinaufwärts nur bis Bonn, höchstens bis Coblenz. Seitdem Brabant aber an Holland gekommen, wurde der Weg nach Holland und der Absatz der Steinkohlen dahin, uns versperrt, indem die Niederländische Regierung die enorm hohe Abgabe von 13 Gulden holl. per 3000 Pfund auf preussische Steinkohlen legte und es dadurch unmöglich machte, dieselben ferner dahin zu liefern. Die Brabanter Kohlen von Lüttich und St. Quentin traten an die Stelle der preussischen. Wenngleich dieses Verfahren drückend für unseren Steinkohlenhandel war, so konnten wir bei dem der Niederländischen Regierung fremden Interesse der preussischen Unterthanen uns darüber mit Grund nicht beschweren. Statt dessen aber suchten wir andere Wege und Mittel zum Absatz unserer Producte, und statt, dass sonst der Steinkohlenhandel aus der Grafschaft Mark und von hier

rheinaufwärts sich nur bis Bonn und Coblenz erstreckt, gingen wir weiter und führten unsere Kohlen mit unseren eigenen Schiffen, Pferden und Leuten zuerst bis Mainz und Mainaufwärts bis Frankfurt, demnächst bis Worms, Mannheim, Speyer, Karlsruhe und selbst bis Strassburg.

Nur mit grosser Anstrengung konnte es gelingen, auf diesem bis dahin unbekannten Wege die Wunde zu heilen, welche durch den Verlust des Absatzes nach Holland dem preussischen Kohlenhandel geschlagen war, doch ist bekanntlich die Bergfahrt mit grossen Kosten und Schwierigkeiten verknüpft und in dem blossen Verkauf der Kohle konnten wir keine Rechnung finden, wenn die Schiffe ohne Ladung zurückkehren müssten, indem es in den oberen Rheingegenden an Brennmaterial eben nicht mangelt. Wir verbanden deshalb mit dem Kohlenhandel ein Geschäft mit oberländischen Producten, die durch Mainzer und andere oberländische Schiffer bis dahin zugeführt wurden. Wir nahmen Rückfrachten in Holz und Getreide, vorzüglich Hafer, welcher letztere zumal in dem Oberlande zu billigen Preisen erstanden werden konnte und dessen Debit wir dann wiederum an hiesigen Militärmagazinen versuchten*). Nur auf diese complizirte Weise konnte der Kohlenhandel nach dem Oberlande mit einigem Nutzen betrieben werden, und dürfen wir uns schmeicheln, dass wir vorzüglich durch unsere Anstrengungen hierbei die Bergwerke der Grafschaft Mark, der Essenschen und Werdenschen in Thätigkeit erhalten haben, in dem ohne diesen neuen Absatz vielleicht nicht die Hälfte der Förderungen hätte verkauft werden können, und die Arbeiten grösstentheils hätten eingestellt werden müssen. Wieviele Arbeiter alsdann ausser Brot gekommen wären, sowohl in den Bergwerken, als auf den Rhein- und Ruhrschiffen, wieviel weniger Einnahmen der Königlichen Kohlenzehnten und der Cassen auf Ruhr und dem Rheine gewesen sein würden, darüber wird der Herr Oberpräsident von Vincke, als speciell mit der Aufsicht der Ruhrschifffahrt beauftragt, und mit der Ausdehnung unserer Geschäfte bekannt, die sicherste Auskunft geben können.

Seit 1814 haben wir nun dieses Geschäft nach dem Oberlande getrieben, und mühselig die Hindernisse bekämpft, welche sich uns

*) Stinnes ist also hier nicht bloss Schiffer, sondern Grosskaufmann.

entgegen stellten, den Debit dahin dergestalt poussirt, dass anstatt

| | |
|---|---|
| im Jahre 1814 nur . . . . . | 1205950 Scheffel |
| im Jahre 1819 schon . . . . . | 2655177 Scheffel |
| also . . . | 1449227 Scheffel |

Steinkohlen mehr rheinaufwärts debitirt worden sind. Wir beziehen uns rücksichtlich dieser Angabe auf die Amotationen des hiesigen Rheinschifffahrts-Geldererhebungsamtes.

Seit vergangenem Herbst aber werden uns neue Hindernisse durch die Rheinschifffahrtscommission in Mainz in den Weg gelegt, die wir zwar auch für den Augenblick mit Mühe und Kosten beseitigt haben, deren gänzliche Beseitigung für die Zukunft aber nothwendig ist, wenn nicht auch der Kohlenhandel nach dem Oberlande gänzlich zu Grunde gehen soll. Wir sind jedoch nicht im Stande, jene Hindernisse völlig zu bekämpfen und wenden uns deshalb vertrauensvoll an Ein hohes Ministerium und bitten um Schutz als preussische Unterthanen gegen dergleichen unrechtmässige Bedrückung der Schifffahrt. Die Verwaltungscommission der Rheinschifffahrt in Mainz will es uns nämlich nicht ferner gestatten, mit unseren Schiffen unsere selbst eingekauften Güter herabzufahren, sondern verlangt, dass wir unsere eigenthümliche Ladungen den Tour- oder Rangschiffen abgeben und mit unseren Fahrzeugen leer abfahren sollen.

Im vergangenen Jahre ereignete sich der erste Vorfall dieser Art zu Caub, woselbst zwei unserer Schiffe, die wir mit 1053 Malter Hafer und 219 Malter Korn geladen hatten, angehalten wurden, und deren Umladung das dortige Octroiamt in die dortigen Beurtschiffe verlangte, und dieserhalb auf einen Beschluss der Rheinschifffahrt-Verwaltungscommission zu Mainz sich bezog. Wir remonstrirten dieserhalb gleich bei der gedachten Commission, indem die Rangschifffahrt nur auf Kaufmannsgüter sich erstreckt und weder auf eigene Ladungen, zumal in eigenen Schiffen, noch auf Naturalproducte, deren Verschiffung einem jeden frei stehe, ohne an Beurt- oder Stapelrechte gebunden zu sein. Erst nach wiederholter Vorstellung dieserhalb an Ort und Stelle, wohin einer von uns gereiset war, wurde uns die Abfahrt bewilligt, doch war

währenddem der Preis des Hafers hier sehr herabgegangen und ausser den Reisekosten mussten wir an jeder Ladung über 50 Procent einbüssen. Bloss jener unrechtmässige Aufenthalt zu Caub war hieran Schuld. Wiederholt ereignete sich der Fall am 11. März, wo man wiederum zu Caub drei unserer eigenen von uns beladenen Schiffe mit Hafer, den wir zu Biebrich und Niederwalluf eingekauft hatten, anhielt und die Ueberladung in Cauber Schiffe verlangte. Zum Glück war der eine Bruder von uns in der Nähe von Caub und reisete deshalb gleich dahin und nach Mainz. Er erhielt jedoch auf seine erneuerte Vorstellung bei der Centralcommission keinen Bescheid, selbst der preussische Commissär bei derselben, liess uns keinen Beistand angedeihen und wir sahen uns daher genöthigt, bei dem nassauischen Ministerium Hülfe zu suchen, welches uns dann auch ohne Anstand auf dem nassauischen Zoll zu Caub die Erlaubniss zur Abfahrt ertheilte. Jetzt ist zwar durch ein Sinken der Preise uns kein Schaden entstanden, allein es sind doch immer grosse Reisekosten veranlasst, und dergleichen ungerechten Aufenthalt, wir möchten ihn wohl Vexationen nennen, macht uns scheu, den Handel ferner nach dem Oberlande zu führen, indem es thöricht sein würde, sich dergleichen willkürlichem Aufenthalt und dadurch der Gefahr grosser Verluste auszusetzen, zumal bloss die Rückfracht den Vortheil des Kohlendebits nach dem Oberlande gewährt, und ohne dieselbe der Kohlenhandel dahin nur mit Nachtheil geführt werden kann. Es ist aber auch auf dem ganzen Rhein nirgends und es war nie gesetzlich üblich, vollbeladene Schiffe an Beurt- oder Rangschifffahrt überweisen zu wollen, um so weniger, wo der Eigenthümer des Schiffes seine eigenen nicht einmal Kaufmannsgüter, und was noch mehr ist, nur rohe Landesproducte von einem Theil Deutschlands nach dem andern bringt. Müsste jeder andere Schiffer in die Beurtschiffe, wo deren an einem Orte sind, den er vorbeifährt, überladen, so wäre jeder solcher Ort ein Stapelort, und da die Beurten nur eine Vereinbarung der Kaufleute oder Magisträte zweier im Handel correspondirender Städte sind, so würde daraus folgen, dass jede Stadt sich das Stapelrecht geben und alle vorbeifahrenden Schiffe zum Laden in die Beurtschiffe anhalten könnte. Wäre da nicht die

Freiheit des Handels und der Schifffahrt auf dem Rheine eine Chimäre, wären dieselben wohl je härter als jetzt gedrückt gewesen?

Vom Stapelrecht Cölns könnte dann garnicht mehr die Rede sein. Bei Cöln fahren wir aber ruhig auf und ab vorbei. Da nun einestheils nach den bestehenden Gesetzen über die Schifffahrt auf dem Rheine wir zur Umladung unserer eigenen Güter aus unsern eigenen Schiffen in Tourschiffe nicht gehalten sind, es anderntheils auch die nachtheiligsten Folgen für den Kohlenhandel der Grafschaft Mark, sowie dem Essen-Werdenschen haben würde, wenn dieselbe auch nach dem Oberlande eingestellt werden müsste, so zweifeln wir nicht daran, dass Ein hohes Ministerium von der Wichtigkeit des Gegenstandes überzeugt, die geeigneten Maassregeln ergreifen und die nöthigen Aufträge ertheilen wird, um uns die Freiheit der Rückfrachten aus dem Oberland zu erhalten. Da wir in diesem Augenblick aber noch 9 Rheinschiffe mit Kohlen nach Mainz befrachtet und für deren Rückladung an 5000 Malter Hafer zu Elfeld,*) 2 Stunden unterhalb Mainz eingekauft haben, so bitten wir nur noch, um schleunige Verfügung an den Königl. Commissär zu Mainz, Herrn Staatsrat Jacobi, die uns etwa zu machenden Hindernisse der Centralcommission zu beseitigen.

Wenn übrigens die Freiheit der Fahrt auf dem Rhein mit eigenen Schiffen und Producten gesetzlich nicht bestehen kann, so müssen wir 40 unserer Fahrzeuge ausser Thätigkeit setzen und den oberländischen Handel aufgeben, dann aber ist auch für unsere Thätigkeit kein Raum mehr vorhanden, und wir werden im Auslande ein weiteres Feld dafür suchen müssen.

Ausser diesen vorerwähnten Hindernissen, welche uns im Oberlande und beim Kohlenhandel in den Weg gelegt werden, werden wir auch in Holland in Ausübung der Schifffahrt selbst sehr beschränkt, und erscheint, dass die holländische Regierung, den deutlichen Bestimmungen des Wiener Congresses zum Hohn nicht nur innerhalb der

*) Es wäre Zeit, den alten Namen Elfeld an Stelle des törichten „Eltville“ wieder einzuführen.

Grenzen des Königreichs der Niederlande, jedem ausländischen Schiffer die Fahrt in Holland verbieten, sondern selbst auf dem (wie man sich ausdrückt) deutschen Rhein die Schifffahrt ganz an sich ziehen will.

Wir hatten nämlich vor drei Jahren, als wir unsere Kohlen nicht mehr nach Holland debitirten, das in den Fahrzeugen ruhende Capital aber nicht müssig liegen lassen konnten, uns mit einigen Arnheimer und Cölner Handlungshäusern assossirt und eine Spedition von Kaufmannsgütern von Arnheim auf Cöln errichtet, und in dieser Interprise hatten wir speciell für uns den Transport der Güter in unseren Schiffen übernommen. Unser Unternehmen war von gutem Erfolge, indem es mit Umsicht ergriffen und mit Thätigkeit und Pünktlichkeit ausgeführt wurde. Wir fanden den Beifall des grössten Theils der Kaufmannschaft, welche von Holland nach Cöln und ferner rheinaufwärts Versendungen bewirkten, und im vergangenen Jahre belief sich unsere Spedition schon auf 70000 Centner, zu deren Transport von Arnheim nach Cöln wir unserseits 9 Schiffe und die nöthigen Mannschaften und Pferde unterhielten. Die Interprise that freilich den bequemen reichen holländischen Beurt- oder Rangschiffern einigen Abbruch, und sie glaubten durch Herabsetzung der Fracht um 10 Cts. uns zu unterdrücken, da wir jedoch durch pünktlichere Ausführung der Versendungen es ihnen immer noch zuvor thaten, so blieb unser Geschäft nach wie vor im Gange. Neidisch hierüber wandten sie sich an die niederländische Regierung und bewirkten ein Decret des Königs, wodurch unser Etablissement, welches die Firma Schnoeck, Bresser et Balck führte, verboten wurde. Wir erlauben uns, eine Abschrift des Decrets in deutscher Uebersetzung beizulegen, welches die Absicht deutlich ausspricht, die Schifffahrt auf dem Rheine vorzüglich bis Cöln nur den Holländern in die Hände zu geben, und sich zu Herren des Rheins zu machen, wie sie es zur See gewesen sind. Diese Absicht würde erreicht werden, vorzüglich zum Nachtheile der preussischen Unterthanen, wenn nicht hierin den Holländern Schranken gesetzt werden.

Jeder Beurtschiffer muss holländischer Bürger sein, in Holland sein Patent, seine Steuern bezahlen. Dem preussischen Staate zahlt

er für seine Person und sein Vermögen keine Abgaben, stellt seine Söhne nicht zum Militärdienst, weil er nicht preussischer, sondern holländischer Bürger sich nennt, und in seinem Schiffe ohne festen Wohnsitz ist. Reich sind diese Menschen im Wohlleben geworden, ihr Vermögen haben sie nach Holland geschleppt, obschon alle Frachten für die von Holland nach Deutschland transportirten Colonialwaaren bloss allein der Deutsche bezahlte, sie mästen sich dort auf Kosten Deutschlands, vorzüglich der preussischen Unterthanen, es ist also an dem holländischen Gouvernement sehr an ihre Erhaltung gelegen und deshalb erlaubt es keinem auswärtigen Schiffer den holländischen Rhein zu befahren. Es ist zwar viel über die freie Schifffahrt bis zur Mündung des Rheins im Meere nach der Wiener Congressakte verhandelt, doch bleibt derselbe in Holland uns doch verschlossen, obgleich die preussische Regierung bei der Schifffahrt auf dem Rhein stets zu billige Grundsätze aufgestellt hat, welche dem Staatsinteresse wirkliche Nachtheile gewähren. Denn gerade bei unsern Expeditionen, welche mit Schnelligkeit und fast im Fluge geschieht, ist eine Fraude und Einschwärzung der dem Zoll und der Steuer unterworfenen Waaren nicht möglich, statt, dass der Beurtschiffer Gelegenheit sucht und leicht findet, die zur Versteuerung geladenen Güter unterwegs abzusetzen und die Steuern zu umgehen. Auch die schärfste Controlle hindert ihn hieran nicht. Wir können mit Gewissheit behaupten, dass es dem preussischen Staate wenigstens 1 Million Thaler an Steuern mehr aufbringen würde, wenn die Verification der Schiffsladungen aus Holland beim Eingang am ersten Hauptzollamt zu Emmerich geschehe. Zwar würde man gegen diese zu ergreifende Maassregel wegen der Schwierigkeit der Verification und Umladung eifern, allein wir versichern, dass nicht diese Schwierigkeiten, sondern die dadurch genommene Gelegenheit zur Einschwärzung der Waare der Grund ist, weshalb man das Geschrei erhebt. Wir kennen Wassertransporte zu genau, um nicht mit Gewissheit sagen zu können, dass eine Verification zu Emmerich zwar immer in etwas unbequem ist, allein doch bei gutem Willen ohne besondere Schwierigkeiten bewirkt werden kann. Wir sind imstande, diese kleinen Schwierigkeiten zu

beseitigen, und den Zeitverlust, den die Umladung verursacht, durch raschere Fahrt zu ersetzen, denn wir kennen die Schifffahrt, und dem hohen Ministerio ist es vielleicht nicht unbekannt, dass wir in den letzten Jahren Transporte von Militäreffecten von *Wesel nach Stettin et Hamburg* und von *Magdeburg nach Coblenz* unternommen, dass wir die *Schiffbrücke zu Coblenz* erbaut haben.

Eine Million Thaler erhält der Staat an indirecten Abgaben und mittelbar wird der Gewinn der Schifffahrt nicht so sehr nach Holland als in die preussischen Lande sich ziehen.

Wir können diesen wichtigen Umstand nur der hohen Erwägung anheimstellen.

Da nun die holländische Regierung uns durch die Untersagung der Spedition von Arnheim nach Cöln so sehr drückt, so glauben wir bei dem hohen Ministerio um Verwendung für uns durch den preussischen Gesandten am niederländischen Hofe zur Wiederaufhebung jenes Decrets bitten zu dürfen. Bei gründlichem Vortrage aller Verhältnisse muss die niederländische Regierung es selbst einsehen, wie unbillig dieses ihr Verfahren gegen preussische Unterthanen ist, und dass die in dem Decret angegebenen Gründe bei näherer Besichtigung nicht hinreichend gefunden werden, dieses Verfahren zu rechtfertigen. Bleiben aber Vorstellungen deshalb ohne Erfolg so scheint es uns recht, dass das Preussische Gouvernement Repressalien gebraucht, und die holländischen Schiffer an der Preussischen Grenze zur Umladung in Preussische Schiffe anhält, wo alsdann um so leichter jene Verification und Versteuerung der Ladung erfolgen könnte.

Wir leben der Hoffnung, dass E. H. Ministerium diese unsere ausführliche Vorstellung geneigt aufnehmen wird, und hoffen, für unsere Geschäfte einen günstigen Erfolg der darauf erfolgenden Beschlüsse und ohne ruhmredig sein zu wollen, bemerken wir nur noch schliesslich, wie *die Grösse unserer Geschäfte sich dadurch am besten beweiset, dass wir den Staatskassen jährlich 80000 Thaler zahlen.*

Indem wir einer Bescheidung über den ersten Gegenstand dieser Vorstellung, sowie darüber, ob wir eine Verwendung bei dem niederländischen Hofe erwarten dürfen, entgegensehen, verharren wir pp.

Eines p. Ministeriums

Ruhrort, den 9. April 1820. Gebrüder Stinnes.

Diese Beschwerde der Gebrüder Stinnes findet die denkbar kräftigste Unterstützung durch den Oberpräsidenten Freiherrn von Vincke, welcher der Beschwerde das nachstehende Begleitschreiben mitgab:

„Ich muss diesen beiden Bitten der Gebrüder Stinnes die kräftigste Unterstützung dringend erbitten; durch grosse Industrie haben sie sich von gemeinen Matrosen zu dem *bedeutendsten, unternehmendsten, verdientesten Handlungshause im Clevischen* erhoben und *ihnen vorzüglich ist die wichtige Ausbreitung des Kohlendebits am oberen Rhein, Main und Neckar zu danken,* welcher den verlorenen Debit nach Holland ersetzt und die daher drohende Gefahr abgewendet hat, nunmehr aber selbst wieder äusserst bedrohet wird." (gez.) von Vincke.

Beide Schriftstücke schlagen in Berlin vollkommen durch. Es knüpft sich daran ein Schriftwechsel, der seines hohen Interesses wegen ebenfalls im Wortlaut hier folgen soll, weil er für die Beurteilung der damaligen Zeit eine überaus wichtige Quelle darstellt. Aus diesem Schriftwechsel ergibt sich, dass die obersten preussischen Beamten, neben dem Oberpräsidenten Freiherrn von Vincke vor allem der Handelsminister von Bülow, ein Vorfahr des jetzigen Fürsten Reichskanzlers, durchaus von demselben grosszügigen Geiste erfüllt sind, wie er bereits die frühere preussische Schiffahrtspolitik, die wir bei Ruhr und Rhein zu beleuchten versucht hatten, durchzog, dass dagegen der Präsident der Zentralkommission in engen bureaukratischen Anschauungen befangen, den Beamtenstandpunkt derartig herauskehrte, dass er alles, was nicht Beamter ist, als „Untergebener" oder „Untertan" bezeichnet. Während auf der einen Seite die höheren Beamten die ausschlaggebende Wichtigkeit der Privatunternehmungen, unter denen die Stinnes'sche Schiffahrt in allererster Linie steht, nicht nur anerkennen, sondern nach jeder Richtung

zu fördern suchen, stellt der Präsident der Zentralkommission sich auf den entgegengesetzten Standpunkt. Die Einzelheiten erhellen aus den hier folgenden, aus dem Königlichen Staatsarchiv zu Berlin ausgezogenen Schriftstücken von selbst. Zu beachten ist die ungewöhnliche Schnelligkeit, in welcher die Verfügungen von Berlin in dieser Streitsache ergehen.

Die Schriftstücke selbst lauten:

1820, 12. Mai. Ministerium des Handels (Bülow) an Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Berlin.

Betreffend Beschwerde der Gebrüder Stinnes kann ich nicht umhin, dringend auf die Einleitung abhülflicher Maassregeln anzutragen. Gewiss ist diese Angelegenheit für die *Krone Preussen von einer sehr grossen allgemeinen Wichtigkeit* und daher nicht wohl erklärbar, wie der diesseitige Commissarius zu Mainz *gegen* die Bittsteller hat Partei nehmen können, welche eines energischen Schutzes der Sache wegen, so sehr würdig sind. Ist daher die Einstellung des Niederländischer Seite bisher beobachteten Verfahrens auf keine gütliche Weise herbeizuführen, so bleibt nach meinem Dafürhalten nichts anderes übrig, als diesseits im Wege der strengsten Reciprocität zu verfahren und unter andern auch von dem Stapelrecht der Stadt Cöln Gelegenheit zu nehmen und nicht zu gestatten, dass die niederländischen Schiffe Rhein abwärts Retour-Frachten übernehmen. Hierbei bemerke ich nur noch, dass was in dieser Beziehung geschehen soll, zu beschleunigen sein möchte, weil es ungewiss ist wie lange der Stapel zu Cöln noch dauert.

Berlin, den 12. Mai 1820. (gez.) Bülow.

1820, 10. Juni. Präsident Jacobi, Mainz an Oberpräsident Graf Solms-Laubach, Cöln.

P. P. Die Gebrüder Stinnes haben kein Patent, die Schifffahrt auf dem Mittelrhein zu betreiben; dass sie Steinkohlen über ihre Ladungsstrecke hinaus verfahren dürfen, ist eine Vergünstigung welche *allgemein* beliebt wurde, weil sie *allgemeinen* Vortheil bringt, ein Recht auf Rückladung ist unbegründet.

Dieses wurde den Gebrüder Stinnes schon im vorigen Jahr bedeutet; sie wandten sich darauf an die Nassauische Regierung, die sich auf

den Bericht ihres Abgeordneten in der Central. Commission willig finden liess, der schon 1816 erklärte:

*dass nur das Chaos die Freiheit auf dem Rhein gebären könne.*

Als die Gebrüder Stinnes dieses Frühjahr ihre Fahrten wieder begonnen, entstand die Frage:

*ob die Willkür den Sieg über das Gesetz davontragen solle.*

Einer der Stinnes kam zu mir, um mich zu bitten, ihm wegen Erhaltung von Rückfrachten behülflich zu sein; ich setzte ihm meinen Standpunkt auseinander und versicherte ihm, alles thun zu wollen, doch müsse bis zur entschiedenen Sache den Bestimmungen Folge geleistet werden. — Er schwieg, ging weg, versicherte sich der Nassauischen Autorität, um bei Caub trotz Ladungsverbot der Verwaltungs-Commission zu passiren, und verlachte nun diese, sammt der Central-Commission.

Sollte so etwas ungestraft hingehen?

Mein ganzes Leben hindurch bin ich ein entschiedener Feind der Willkür gewesen und habe sie nie *ausgeübt,* hingegen auch nie von *Untergebenen* geduldet und bin überzeugt, dass Ew. pp. hierin völlig übereinstimmend mit mir denken.

Dass übrigens die angehaltenen Schiffe nicht schneller losgelassen worden sind, ist mir ganz und gar zuwider. Meine Absicht ging nur dahin, zu zeigen, dass die Stärke der gesetzlichen Autorität grösser ist, als es die Schleichwege der Intrigue sind, und dadurch bei dem Schifferstand die nötige *Ehrfurcht* vor den Obern zu erhalten u. s. w.

1820, 27. Juni. Ministerium des Handels (Bülow) an Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Berlin. (Graf v. Bernstorff).

Die zurückgehenden Beilagen Ew. Excellenz gefl. Schreibens vom 16. Juni scheinen mir die Fähigkeit des Präsidenten Jacobi, seinem jetzigen Amte vorzustehen, einigermassen zweifelhaft zu machen.

Nachdem von unserer Seite der Umschlag Cölns, für alle Landesproducte ausser Anwendung gesetzt worden, lag es an uns, auch daraus für uns selbst den möglichsten Vortheil zu ziehen, und dieser Vortheil konnte nur durch Freiheit und durch Zustimmung zu dem Nassauischen Voto erlangt werden.

Von diesem allgemeinen Gesichtspunkte ist die besondere Thatsache zu scheiden, ob die Gebr. Stinnes einen Vorwand gebraucht haben, dem Stapel von Mainz Getreide zu entziehen; dies ist eine Sache für sich.

Was übrigens den mitgetheilten Inhalt der Berichte des Jacobi betrifft: so scheint dieser Beamte darin, dass das durch die Thätigkeit der Stinnes entstandene Gewerbe sich erweitert, keinen Vortheil für das Ganze zu sehen, sondern einverstanden mit den Klagen der Monopolisten, diesen einen Vorwurf daraus zu machen, dass sie mit diesem oder jenem Umfange ihres Gewerbes nicht zufrieden sind, und durch Rückfrachten auch die Hinfrachten wohlfeiler zu stellen suchen.

Die Sache ist nicht nur in Beziehung auf den Stinnes von der höchsten Wichtigkeit: (indem dieser ein völlig ruinirter Mann ist, wenn er auch nur 6 Monate hindurch mit 20 grossen Kohlennachen die Annahme des neuen Reglements erwarten soll, und so lange dauert diese wenigstens im günstigsten Falle) sondern auch für unser Provinzial-Interesse, da die Verblendung des Jacobi und eine unglückliche Consequenz im Geiste seiner ersten verkehrten Schritte, ihn nach dem Protocoll vom 5. Mai 1820 in fine dahin gebracht hat, mit der Majorität auf Wiederherstellung des gezwungenen Umschlags von Cöln für die Steinkohlen anzutragen, damit, nachdem durch seine Zustimmung alle andern unseren eigenen Verkehr nachtheiligen Hemmungen durchgegangen sind, eine neue wieder eingeführt würde.

Nachdem nämlich der ganze Kohlenverkehr im Märkischen nach dem bedeutenden Einflusse des holländischen Debits nur durch diesen Rheinabsatz Leben erhielt, kann dasselbe nur erhalten werden, wenn der Cölner Stapel aufgehoben bleibt, und wenn Rückfrachten den Preis der Kohlen vermindern. Dieser Verkehr ist auch viel bedeutender, als ihn der p. Jacobi dargestellt hat. Wenn eingeständlich im vorigen Jahr 2364000 Ctr. von Ruhrort stromaufwärts verfahren werden, so müssen auch weit über 200000 Ctr. über Cöln hinausgekommen sein, denn 2164000 sind ein ganz unverhältnissmässiger Absatz zwischen Ruhrort und Cöln.

Der in Rede stehende Kohlendebit ist ein Gegenstand von 300000 Rthr. jährlich, seine Entbehrung keine Kleinigkeit, und nachdem er verloren

gegangen ist, scheint eine fernere Berathung, was zu thun, wenn das neue Reglement verunglückt, etwas spät zu kommen.

Unter diesen Umständen scheint es mir ganz angemessen, die Abstimmung des Jacobi, da sie ohne vorhergehende Anfrage geschehen, zu missbilligen, und ihn anzuweisen, sich erhaltenem Befehl zufolge für die Nassauische Abstimmung zu erklären. (gez.) Bülow.

1820, 4. August. Jacobi, Mainz an Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten (Graf von Bernstorff) Berlin.

E. E. beehre ich mich ein von den Gebr. Stinnes Kleinschiffer zu Ruhrort, unter dem 27. des vor. Monats an mich gerichtetes Schreiben vorzulegen.

Diese Leute verlangen von mir:

1. vergewissert zu werden, dass ihnen die freie Fahrt mit Rückfracht vom Oberlande in ihren eigenen Schiffen *wieder* (NB. es war bis jetzt *nie* unbedingt erlaubt) erlaubt sei,
2. dass ich ihnen eine verrechnete Entschädigungssumme von Thlr. 223, 20 Gr. Pr. Crt. zahle, oder mich dazu durch das Commerzgericht verurtheilen lasse.

Was den ersteren Punkt anbelangt, so wird den Gebr. Stinnes wie dem Schifferstand überhaupt, der Beschluss durch die Verwaltungs-Commission zur Kenntniss kommen, den die Central-Commission auf die diesseitige Erklärung gefasst hat, vermöge welchem die ganze Erklärung der Verwaltungs-Commission *zu ihrem Bemessen* mitgetheilt wird.

Der 2. Punkt bedarf an sich keiner Antwort, weil der Staatsdiener, seiner amtlichen Handlungen wegen, nicht von Privaten vor den Justizhöfen mit Effekt belangt werden kann.

Dass E. E. aber geruhen werden, die Gebr. Stinnes darüber zu bescheiden, wie *Unterthanen* sich gegen *Staatsdiener* benehmen müssen, und warum ich recht handle, auf ein solches Schreiben nicht zu antworten, sondern es bloss meinen Obern vorzulegen; darf ich keinen Augenblick bezweifeln, und habe demnach bloss diese *übermüthig gewordenen Menschen* bei E. E. anzuklagen:

1. als Leute, welche die Unwahrheit schreiben, weil es unwahr ist, *dass ich sie nicht gehört hätte,* da ich den Hermann Stinnes das erste und einzige mal, da er mir gemeldet wurde, allerdings gehört, und ihm freundlich zugeredet habe, sich zu gedulden, *bis die Patente der Kleinschiffer verändert,* und die Frage entschieden sein würde, ob *das Getreide nicht mehr zu den Gütern gehören sollte, welche von den Gildeschiffern verladen werden;*
2. als Schiffer, welche die Warnungen und Befehle der gesetzlichen Rheinschifffahrtsverwaltung weder achteten noch befolgten, und anstatt pflichtgemäss einen ordnungsmässigen Spruch über ihre Klagen abzuwarten, fortwährenden Ungehorsam bethätigten, und als sie endlich auf dem tractatenmässigen Wege hieran gehindert wurden, *dieserhalb Entschädigung von mir* begehren.

Die Beurtheilung der Richtigkeit meiner Anklage mit ruhigster Zuversicht E. E. Weisheit und Gerechtigkeit überlassend. (gez.) Jacobi.

1820, 3. November. Ministerium des Handels an Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Einem Königl. Ministerium pp. sende ich den durch das geehrte Schreiben vom 31. August d. J. gefl. mitgetheilten Bericht des diesseitigen Rheinschifffahrts-Commissarius, Präsidenten Jacobi zu Mainz nebst dessen Veranlassung anliegend mit dem ergebenen Bemerken zurück, dass mir *der Anspruch* der Kleinschiffer Gebr. Stinnes aus Ruhrort *an den p. Jacobi auf Entschädigung* für die auf Verfügung der Central-Commission erfolgte Arrestation ihrer Schiffe zu Andernach *unbezweifelt scheint,* die dem Wege Rechtens nicht entzogen werden kann, und wobei die Frage entsteht, ob Fiskus, der die Handlungen des Jacobi zu vertreten hat, indem dieser Beamte den ihm obliegenden Pflichten *in keiner Beziehung nachgekommen ist,* der Klage der Stinnes ihren Lauf lassen, oder deren Entschädigung für den Jacobi übernehmen will. Es ist ohne zu erwarten, dass der Richter die Stinnes mit ihrer Klage an den Fiskus als seinen Committenten verweisen und diesem der Regress an den Jacobi überlassen wird. (gez.) Bülow.

Die hier wiedergegebenen Aktenstücke bilden ein Stück Zeitgeschichte, sie setzen ausserdem die Bedeutung der Firma Stinnes zu damaliger Zeit in ein ausserordentlich helles Licht und sie beweisen, dass der Initiative von Mathias Stinnes, denn er scheint die treibende Kraft bei den Verhandlungen gewesen zu sein, wie aus seinen verschiedenen Besuchen in Berlin hervorgeht, die gesamte Rheinschiffahrt nicht nur in ihrem Betriebe, sondern mit Rücksicht auf die Handhabung des Gesetzes ungemein wesentliches zu verdanken hat.

Neben und in Verbindung mit seinem grossartigen Schiffahrtsunternehmen, neben dem Bergbau, der, wie bereits bemerkt, später besonders zu behandeln ist, betrieb Mathias Stinnes aber eine erstaunliche Menge anderer Geschäfte und zwar als Unternehmer oder, wie es damals hiess, als Enterpreneur.

Die ersten Nachrichten über solche Unternehmungen stammen aus den Jahren 1817 bis 1820. Sie betreffen meistens Behörden. Am 20. Mai 1817 handelte es sich um die Lieferung von Koks nach Neuwied für das Oberbergamt Bonn gegen Kontrakte. In dem Bewerbungsschreiben, welches Mathias Stinnes einreichte, erwähnt derselbe, was für seinen Schiffahrtsbetrieb von grosser Wichtigkeit ist, *dass nur er allein in der damaligen bedrängten Zeit seinen Absatz erhalten konnte,* dass er nach *Frankfurt, Karlsruhe* und weiter die besten und fettesten Steinkohlen liefert. In demselben Schreiben bezieht er sich darauf, dass er dem Oberbergamt Bonn bereits aus anderen Geschäften vorteilhaft bekannt sei.

Eine sehr enge Beziehung besteht um diese Zeit zwischen Mathias Stinnes und dem Königl. Artilleriedepot in Wesel. 1818 transportierte er 6 Geschützrohre von Wesel nach Köln. Im April desselben Jahres findet eine sehr erhebliche Holzlieferung im Betrage von 2540 Talern ebenfalls an das Artilleriedepot in Wesel statt und ebenfalls im April ein Transport von 2400 englischen Gewehren und 291 Kavalleriesäbeln.

Schon im Mai 1818 wird Stinnes wiederum der Transport von 2000 Gewehren, 1200 Husarensäbeln, 10000 Pistolen und 68 anderen Säbeln von Mülheim nach Koblenz übertragen. Am 29. September 1818

gehen wiederum 6 Kanonenrohre durch Stinnes an das Artilleriedepot nach Köln. Am 16. Dezember folgt ein Transport von Lafetten und Pulver. Ebenfalls noch 1818 liefert Stinnes Pistolenschäfte nach der Gewehrfabrik Saarn. Anfang März 1819 transportiert Stinnes für das Artilleriedepot in Wesel 15000 Flinten von Wesel nach Saarn, in demselben Monat 6000 Zentner Pulver von Wesel nach Köln.

Am 20. März desselben Jahres folgt wiederum ein grösserer Flintentransport von Wesel nach Düsseldorf, im September desselben Jahres transportiert Stinnes 8000 Zentner Geschützmaterial, Pulver und Munition von Magdeburg nach Koblenz. Im Jahre 1820 liefert Stinnes wiederum selbständig 4000 Gewehrschäfte nach Wesel.

Ebenso wie mit dem Artilleriedepot daselbst steht Stinnes in enger Beziehung zu Köln. Im Jahre 1818 bereits liefert er für die Fortifikation Köln sehr erhebliche Quantitäten von Kohlen, Bauholz und Steinen.

Vor dem Jahr 1820 (das Jahr steht nicht ganz fest) baute Mathias Stinnes die Schiffsbrücke zu Koblenz, auf welche in einer Eingabe an den Handelsminister vom 9. April 1820 Bezug genommen ist.

Vor das Jahr 1820 fällt auch, und zwar gleichzeitig mit dem Geschütz-, Pulver- und Munitionstransport von Magdeburg nach Koblenz, eine für die damalige Zeit und den damaligen Umfang der Stinnes'schen Geschäfte charakteristische Unternehmung, nämlich ein grosser Seetransport von Pulver und Munition von Wesel nach Stettin und Hamburg. Derselbe findet ebenfalls in jener Eingabe vom 9. April 1820 Erwähnung, leider aber sind darüber keinerlei Akten mehr vorhanden. Durch diesen Transport ist aber jedenfalls Mathias Stinnes ein grosser Verlust erwachsen. Es scheint ein Schiff verloren gegangen zu sein, für dessen Inhalt Mathias Stinnes haftpflichtig gemacht wurde. Jedenfalls geriet Mathias Stinnes dadurch in eine schwierige Lage, von welcher unter anderem ein Brief seines Gönners und man darf wohl sagen Freundes, des Oberpräsidenten von Vincke Zeugnis gibt. Der Brief ist vom 27. Februar 1822 und lautet:

„Mit Ihrem Schreiben vom 9. ds. habe ich die 120 Rthr. zurückerhalten, aber mit schmerzlicher Theilnahme die traurige Lage entnommen,

worin Sie bei der Rückkehr Ihre Angelegenheiten vorgefunden. Sehr gern habe ich auch einen Versuch gemacht, und mit dem Herrn Kriegsminister, nachdem es mir endlich gelungen, denselben heute zu Hause zu treffen, gesprochen, ob es gar nicht möglich, Ihnen noch einen Nachschuss zu verschaffen? Derselbe versichert jedoch, dass das, was Sie nicht aus rechtlichen Gründen fordern können, nur aus Gnaden von des Königs Majestät selbst bestimmt, und diese Bestimmung nicht überschritten werden könne; er müsste nur hoffen und wünschen, dass es Ihnen noch gelingen werde, die mit dem verunglückten Schiffe verlorene Munition wieder herbeizuschaffen, in welchem Falle Ihnen der Betrag und auch die Transportkosten noch vergütet werden würden. — Ist denn dieses ganz unmöglich? Ich hoffe es auch und würden Sie dann bei Einreichung der Liquidation auch die Gelegenheit benutzen können, noch von neuem ein mehres zu erbitten. — Lassen Sie es sich für die Folge zur Warnung gereichen, durch übertriebenen Ehrgeiz nicht Preise anzubieten, wobei der Verlust gewiss und unfehlbar vorauszusehen ist. Hoffentlich wird es Ihnen doch gelingen, es zu bewirken, dass der zu nahe Termin noch hinausgeschoben wird, da Sie als ehrlicher Mann allgemein bekannt. Es ist mir gewiss recht leid, Ihnen nicht selbst helfen zu können, — wäre ich Capitalist, so sollte es gewiss geschehen.

Es wird mich freuen, wenn sich die Ziegelkohlenlieferung Ihres Bruders Georg arrangirt hat — als ich vorigen Monat einige Tage zu Hause war noch nichts davon eingegangen.

Ende Mai komme ich zurück und hoffe dann zu vernehmen, dass Sie glücklich gerettet sind.

Stets Ihr ergebenster
(gez.) Vincke.

Auf dieselbe Angelegenheit bezw. auf die Schwierigkeiten, in denen Mathias Stinnes sich befand, zielt noch ein zweiter Brief Vinckes an die Gebrüder Stinnes, diesmal an Georg gerichtet, ab, der gleichzeitig wiederum das Interesse des Oberpräsidenten an den Stinnes'schen Unternehmungen in hellem Lichte erscheinen lässt. Er lautet:

Berlin, den 16. November 1822.

Ich habe nun erst dazu gelangen können Ihre mir unterm 29. v. M. übersandten Papiere durchzulesen.

Das einzige was ich gleich veranlassen kann zu Ihrer Hülfe ist dass Sie wegen des Rückstandes an die Hafencasse nicht gedrängt werden sollen, wenn Sie uns an der Zahlung geblieben und die Lieferungen für den Hafenbau abgeschrieben sind.

Erlassen kann Ihnen die Hafenbaukasse nichts wegen Forderungen an Andere.

Zu einer Unterstützung von 8000 Rthr. um damit die Hafencasse zu befriedigen, sehe ich auch gar keine Möglichkeit.

Das einzige bleibt, die einzelnen Gegenstände zu verfolgen und diese zu Ihrem vortheilhaftesten Beschluss zu bringen.

Dahin gehört:

1. Die Forderung an Frankreich deshalb wird in Münster möglichst nachgesucht werden und dann von mir was möglich erbeten.*)

2. Die Forderung an Russland desgleichen, aber in Ihren übersandten Acten ist wenig davon, was Sie noch etwa darüber an sich haben, namentlich das erwähnte Abweisungsdecret, senden Sie sofort an mich nach Münster und geben dabei auch ganz speciell an: wie die gedachten zwei Kaufleute und drei Lohnschiffer in Mülheim, welche etwas erhalten haben sollen, heissen, wieviel sie erhalten, und von wem.

3. Die Forderung wegen der Coblenzer Brücke; ist mir ganz unbekannt, aber sehr unrecht, dass Sie die Sache von angeblich 10000 Rthr. ruhen lassen.

4. Was Sie wegen dem Borgemeister geleisteten Vorschuss von 249 Rthr. bemerken, ist mir ganz unverständlich.

5. Den Ihnen durch niedrigen Wasserstand gewordenen Nachtheil bei der Trasslieferung bedaure, und wird hoffentlich das nächste Jahr ersetzen.

6. Die aus Befreiung der Holländer von Gewerbesteuer entstehenden Nachtheile eignen sich zu einer gründlichen Vorstellung sämmtlicher Ruhrorter Schiffer bei der Regierung in Düsseldorf, zumal mit Darstellung was unsere Schiffer in Holland zu erfahren haben.

*) Früher bereits erwähnt s. S. 61.

7. Wegen der Beurt von Holland nach Cöln müssen Sie sich an d. H. Chef Präs. Delius in Trier wenden, der jetzt den Jacobi in Mainz ersetzt.

8. Dass die Saarkohlen mit uns in Concurrenz an Bedeutung, ist mir nicht glaublich.

9. In dem Salzgeschäft vermag ich nichts; es muss Ihnen überlassen in dem Verdings- oder Submissionstermin Ihren Vortheil zu beachten. Sie können es gewiss so wohlfeil als einer thun.

Mit Wunsch dass Sie dies alles gehörig wahrnehmen und Gruss an Ihren Bruder Mathias empfehle ich mich ergebenst

(gez.) Vincke.

Sehr bald steigert sich der Unternehmungsgeist noch viel weiter. 1821 versucht Mathias Stinnes, den Bau der Schiffsbrücke zu Köln zu bekommen. Dieselbe ist schliesslich jedoch von der Fortifikation Köln gebaut worden. Im Jahre 1825 folgt zum zweiten Male ein grosser Seetransport, nämlich der Transport von 4200 Zentnern Pulver von Stettin nach dem Rhein; 3000 Zentner sollten von Stettin nach Koblenz, 1200 Zentner nach Köln gehen, die ersteren zu einer Fracht von 3 Talern für den Zentner, die letzteren für 2 Taler 25 Groschen.

Das Pulver ist auf vier Schiffen, „Hoffnung", Kapitän Heidemann, mit 1268 Zentner, „Hedertrupp", Kapitän de Jong, mit 1023 Zentnern, „Anna Cornelia", Kapitän Kreil, mit 1084 Zentnern und „Wilhelmine", Kapitän Schulz, mit 895 Zentnern, transportiert. Das letztgenannte Schiff erhielt als Auffüllung noch einen Stapel Lafettenbohlen und 176 Kavalleriesäbel. Der Transport von Stettin nach Köln dauerte 14 Tage und wurde begleitet von 4 Offizieren, 4 Unteroffizieren und 8 Artilleristen.

In demselben Jahre schloss Mathias Stinnes wiederum einen längeren Lieferungskontrakt mit dem Artilleriedepot in Wesel ab, der sich auf die Zeit bis zum Jahre 1839 erstreckt. Es handelt sich um die Lieferung von Nussbaum-Gewehrschäften. 1836 werden 10000 Stück geliefert, 1837 18000 Stück und 1839 20000 Stück.

Im Jahre 1829 liefert Stinnes das gesamte Bauholz für den Bau der katholischen Kirche in Kettwig. In den Jahren 1833 bis 1840 läuft

ein Kontrakt mit der holländischen Regierung in Delft, nach welchem Stinnes wiederum Gewehrschäfte zu liefern hat und zwar 1833 etwa 20000 Stück, 1835 etwa 30000 Stück; 1840 ist die Zahl nicht ersichtlich. 1836 erfahren wir, dass Mathias Stinnes sich um den Bau der Kettenbrücke bei Mülheim, jedoch ohne Erfolg, bemüht. 1839 aber baut er die grosse Schiffsbrücke in Düsseldorf.

Schliesslich sind noch einige andere Unternehmungen zu erwähnen, welche Mathias Stinnes entweder ausgeführt hat oder um welche er sich bemühte. Es handelt sich dabei um die Ausführung grosser Erdarbeiten. 1820 erbietet sich Mathias Stinnes, den Bau oder die Ausarbeitung des neuen und alten Hafens zu Ruhrort zum Preise von 1 Taler resp. 1 Taler 20 Sgr. zu übernehmen pro Schlachtrute, das Ausgrabungsmaterial ist auf 43881 Schlachtruten festgesetzt und soll zu dem neuen Umfassungsdeich und zur Erhöhung und Verstärkung des Meidericher Deiches verwendet werden. Die erforderliche Kaution stellt er durch seinen Bruder Georg Stinnes zu Ruhrort als Bürgen oder durch liegende Gründe. In dem am 16. März stattfindenden Submissionstermin wurde jedoch durch den Unternehmer Disch ein geringeres Gebot abgegeben.

Weitere Unternehmungen, wie ein Chausseebau von Oberhausen nach Dorsten, scheinen zu keinem Resultate geführt zu haben.

Wir haben diese ebenso vielseitigen wie umfangreichen Geschäftsverbindungen des alten Herrn Mathias hier nur aufgeführt, um im historischen Bilde zu bleiben und vor allen Dingen die ausserordentliche Vielseitigkeit dieses Mannes zu beleuchten. An der Spitze der Unternehmungen standen immer Kohlenbergbau, Kohlenhandel und *Schiffahrt*. Mit Rücksicht auf die letztere kommen wir nun zu einer der allerwichtigsten Etappen moderner Entwicklung überhaupt.

# II. KAPITEL.

## Die Ruhr- und Rheinschiffahrt vom Beginn der Dampfschiffahrt bis zur Gegenwart.

### A. Einrichtung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein.

Der wichtigste Abschnitt, welcher die gesamte Kultur der Gegenwart einleitet und ihr seinen Stempel aufdrückt, ist gekennzeichnet durch den Siegeslauf des Dampfes, der Dampfmaschine in jeder Form. Die Entwicklung der Technik in den letzten 70 Jahren hat das gesamte Kulturbild Deutschlands vollständig verändert. Aus einem Staatenbündel ackerbautreibender Länder ist Deutschland ein Industriestaat geworden. Wohl waren auch vor der Erfindung der Dampfmaschine, wie oben an manchen Stellen gezeigt, sehr erhebliche Ansätze zum Industriealismus vorhanden, wohl gab es Industriezentren für Weberei, für Eisenbearbeitung aller Art, wohl gab es einen lebhaften Handelsverkehr im Austausch deutscher Fabrikate gegen Rohstoffe und Kolonialwaren über die Grenzen Deutschlands; aber dieser Handelsverkehr ist gering, ja verschwindend gegen den Innerdeutschen Verkehr, der naturgemäss nur eine Verschiebung von Kapitalien innerhalb Deutschlands und nur eine geringe durch Arbeit verdiente Geldzufuhr aus dem Auslande zur Folge haben konnte. Mit der Aufnahme der Dampftechnik und ihren Folgen bietet sich ein anderes Bild. Deutschland hat in fast allen seinen Teilen die moderne Technik sofort und in erstaunlichem Umfange aufgenommen und ausgebaut. Die ungeheuere Industrieentwicklung ist schon sehr früh ein politischer Faktor geworden. Die gemeinsamen materiellen Interessen der deutschen Einzelstaaten sind bei dem Drange zur Einigung Deutschlands mindestens ebenso wirksam, wenn nicht wirksamer gewesen, als das nationale Idealstreben

nach einem einigen Deutschland. Die moderne Technik schuf nicht nur aller Orten Verbrauchs- und Produktionsmittelpunkte, welche durch die eben dieser Technik zu verdankenden Verkehrswege der Eisenbahn in einen weit engeren Zusammenhang wie früher gebracht wurden; sondern sie schuf auch die absolute Notwendigkeit, für den Verkehr dieser Zentren unter sich und mit dem Auslande in Bezug auf Ein- und Ausfuhr von Rohmaterialien und Produkten eine Einheit zu schaffen, die zunächst in Zollunionen, später in der Schaffung des Norddeutschen Bundes zum Ausdruck kam, bis sie durch die Wiedergründung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 ihren Abschluss fand.

Der beispiellose Erfolg, den Deutschland auf industriellem Gebiete und im Handelsverkehr erzielt hat, spiegelt sich heute wieder in einem Gesamthandelsverkehr von 15000 Millionen Mark jährlich über die Grenzen Deutschlands nach und vom Auslande, von denen mehr als zwei Drittel sich auf dem Seewege bewegen. Die deutsche Seeschiffahrt steht an zweiter Stelle unter allen Kulturnationen, ja, Deutschland besitzt die beiden grössten Reedereien der ganzen Welt. Das deutsche Nationalvermögen ist in ungeheurem Masse gewachsen und steckt zu etwa 10000 bis 12000 Millionen Mark in Staatspapieren und produktiven Werten des Auslandes. Das deutsche Eisenbahnnetz ist im Verhältnis zum Flächeninhalt Deutschlands das grösste der Welt, und nicht an letzter Stelle steht die Ausbildung des Verkehrs auf der Grundlage moderner Technik auf den deutschen Flüssen und den teils früher vorhandenen, zum grössten Teil aber mit Zuhilfenahme moderner Technik neu geschaffenen Kanälen.

In der Industrieentwicklung Deutschlands bildet Rheinland-Westfalen das grösste und wichtigste Zentrum. Die beiden Produkte, welche, einander bedingend, im Weltverkehr von ausschlaggebender Bedeutung sind, Kohle und Eisen, haben innerhalb Deutschlands ihr Hauptzentrum in Rheinland-Westfalen. Eine natürliche Folge hiervon ist es gewesen, dass in Rheinland-Westfalen zuerst und in grösserem Umfange die Eisen verarbeitenden Industrien sich niedergelassen haben, begünstigt nicht nur durch das Vorhandensein der Kohle, ohne welche keine

Industrie gedacht werden kann, sondern vor allem durch die Wasserstrassen, welche den Transport der Kohle von ihren Fundstätten in die Industriebezirke ermöglichten und für Ein- und Ausfuhr bis zur See den Weg von selbst darboten.

Es ist daher kein Wunder, dass, sobald die moderne Technik die Mittel dazu hergab, sobald die Anwendung von Dampfmotoren im Schiffahrtsbetriebe überhaupt in die Erscheinung trat, auf der grössten deutschen Wasserstrasse, dem Rhein, der Versuch gemacht wurde, sich dieser technischen Vervollkommnung des Verkehrs zu bedienen.

Man kann mit einigem Rechte behaupten, dass die Einheitsbestrebungen in der Rheinschiffahrt, auf dem Strome, der mancher Herren Länder durchfloss und doch das damals einzige Verkehrsmittel für eine gemeinsame Betätigung im Handel darbot, in eigenartiger Weise einen Vorläufer für spätere allgemeine deutsche Einheitsbestrebungen darbieten. Eine Reihe ihrer Zeit zum Teil vorauseilender Geister haben die ausschlaggebende Wichtigkeit und für die deutsche Entwicklung notwendige Einheitlichkeit des Verkehrswesens anerkannt und gefördert. Friedrich der Grosse und sein Minister Heinitz, der Freiherr von Stein, der Freiherr von Vincke und der preussische Handelsminister Bülow, der in jener oben wiedergegebenen Eingabe von Mathias Stinnes an das preussische Handelsministerium sich so unzweideutig freiheitlich äussert, sie alle haben erkannt, von welcher Bedeutung eine einheitliche Verkehrsstrasse, die Zusammenfassung deutscher Interessen unter einheitlichen Gesichtspunkten überhaupt sein würde.

Um so wichtiger ist es, festzustellen, dass es schliesslich die unerbittlichen Konsequenzen der modernen Technik und des Industriealismus gewesen sind, welche die uralte Forderung der freien Wasserstrasse des Rheins zur Erfüllung gebracht haben. Gleich hier soll festgestellt werden, dass dem alten Mathias Stinnes auch dabei ein sehr wesentlicher Anteil gebührt.

Nach den geschichtlichen Daten ist die Dampfschiffahrt auf dem Rhein allerdings schon vor der Zeit ins Leben gerufen worden, ehe Mathias Stinnes seinen ersten Schleppdampfer in Betrieb setzte. Wir werden

aber sehen, dass die Art der Dampfschiffahrt auf dem Rhein nicht geeignet war, den Forderungen zu genügen, welche der Bedarf der aufblühenden Industrie und der Bedarf der Kohlen liefernden Zechen beanspruchte.

Den Ausgangspunkt der Dampfschiffahrt auf dem Rhein bildet das Jahr 1816, in welchem bereits das erste Dampfboot von Rotterdam nach Köln und zwar in fünf Tagen fuhr. Das Schiff hiess „Kaledonia". Einen irgendwie besonderen Wert für den Verkehr hat es nicht gehabt.

Erst im Jahre 1822 wird der Gedanke der Dampfschiffahrt auf dem Rhein wieder aufgenommen und zwar von Köln aus, wo sich der tatkräftige Bernhard Boisserée besonders dafür interessierte.

Die Kölner Handelskammer beschäftigte sich ebenfalls lebhaft mit der Frage der Dampfschiffahrt und unterstützte dahingehende Projekte.

Von einigen Seiten wird behauptet, dass es sich dabei bereits um Dampfschleppschiffahrt gehandelt habe und zwar auf dem Unterrhein von Rotterdam bis Köln. Darüber lässt sich jedoch nichts nachweisen; wir werden weiter unten sehen, dass der Ruhm, den ersten wirklichen Schleppdampfer auf den Rhein, zum mindesten bis zum Oberrhein, gebracht zu haben, wahrscheinlich Mathias Stinnes zufällt.

Zunächst wurde im Jahre 1822 die „Rhein- und See-Dampfschiffahrt niederländische Gesellschaft", Sitz in Rotterdam, gegründet, an welcher sich im folgenden Jahre Kölner Kaufleute beteiligten.

1825 fuhr das erste Dampfschiff, der „Rhein", von Koblenz bis Köln und darauf bergwärts bis Strassburg. Hierbei handelt es sich natürlich nur um Probefahrten.

Im November 1825 wurde in Köln die „Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" gebildet, an der neben den Kölnern vielfach auch Mainzer Kaufleute beteiligt waren. Sie sollte statutenmässig eine regelmässige Fahrt mit Dampfschiffen für den Transport von Passagieren und Gütern auf dem preussischen Rhein, zunächst auf der Linie Köln-Koblenz, eröffnen und gleichzeitig mit anderen Gesellschaften sich verbinden, um ähnliche Fahrten auf den übrigen Flussteilen zu sichern. Auch zum Schleppen von Fahrzeugen konnte sie ihre Dampfschiffe hergeben. Sie wollte ihre Boote nicht selbst verfertigen,

sondern ankaufen, und es sollten zu deren Führung und Bemannung soweit irgend angängig nur preussische Schiffer eingestellt werden. Die Zahl der Aktien wurde vorläufig auf 1200, jede zu 200 preussischen Talern bestimmt.

Wenige Monate später wurde in Mainz eine weitere gleichartige Vereinigung, die „Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Rhein und Main" auf Drängen der dortigen Handelskammer gegründet, die gleich ihrer Kölner Kollegin, durchdrungen von der Überzeugung, dass ein solches Unternehmen nur gedeihen würde, wenn sich alle Kräfte zu gleichem Zweck vereinten, den Zusammenschluss sämtlicher oberrheinischer Interessenten und bereits bestehender Unternehmungen anstrebte. Das Programm der neuen Unternehmung war in diesem Sinne auf einer Tagung in Mannheim, an der die Vertreter der badischen privilegierten Gesellschaft, Bevollmächtigte des Mainzer, Strassburger und Frankfurter Handelsstandes teilnahmen, bereits am 12. Dezember 1825 festgelegt worden. Ihr Vorstand sollte statutengemäss aus 5 Direktoren und 5 Suppléanten bestehen, welche aus der Zahl der Mainzer, Frankfurter und Strassburger Aktionäre, sowie aus Aktionären der Grossherzoglich badischen privilegierten Gesellschaft zu nehmen waren. Das Kapital wurde vorläufig auf 1 Million fl. im 24 Guldenfuss festgesetzt. Im übrigen richteten sich die Statuten nach den Vorschriften der Art. 29 bis 37 des Code de commerce über sociétés anonymes. Die Einrichtung der Fahrten, die Verwendung der Rhein- und Mainschiffer zur Bemannung der Boote etc. war ganz wie bei dem Kölner Unternehmen geplant.

Die behördliche Genehmigung liess länger auf sich warten, als man wohl anfangs gedacht hatte. Denn in der Zwischenzeit brach der Schifferstand, der sich gleich von Beginn an ablehnend gegenüber der neuen Erfindung verhalten hatte, mit einem Schwall von Beschwerden los, vermittels deren er auf jede Weise die Bestätigung der Gesellschaften zu hintertreiben suchte. Die Mainzer Bürgermeisterei, die im allgemeinen dem neuen Unternehmen sympathisch gegenüberstand, kämpfte doch mit Zweifeln, wie weit sie den Wünschen der Aktionäre entgegenkommen dürfe. Die Bedenken mehrten sich, als die Gesellschaft ihr Gesuch auf Fahrten

im Mittelrhein ausdehnte, weil sich daraus ein unmittelbarer Konflikt mit dem Jachtschifferverein ergab, der für diese Strecke das behördlich verliehene Monopol besass. Viel optimistischer war die Handelskammer, welche glaubte, dass durch den schnellen sicheren Transport mit Dampfschiffen, der sich billiger als der Landweg stellte, eine Menge Güter wieder auf den Rhein gezogen würden, die seither die Strassen über Havre oder Hamburg-Bremen nach dem südlichen Deutschland benutzt hätten. Sie ging in ihrem Vertrauen so weit, dass sie meinte, die seitherigen Rangfahrten könnten neben der Dampfschiffahrt ruhig weiterbestehen, ja sie würden sogar durch den vermehrten Güterzug einen neuen Aufschwung nehmen. Selbst für das Umschlagsrecht fürchtete sie bei der Umgestaltung des Betriebes nicht, denn einmal stehe die Entscheidung über Verwirklichung der Wiener Beschlüsse nahe bevor, und ausserdem hätten die Gesellschaften die Verfügung getroffen, dass alle Dampfschiffe in Mainz zum Ein- und Ausladen anhalten müssten. Übrigens helfe alles Zaudern nichts, da ja die neue Betriebsweise bereits auf dem Ober- und Niederrhein eingeführt sei, und man ihre Zulassung daher für den Mittelrhein füglich nicht mehr verweigern könne. Auch die hessische Provinzialregierung vertrat die Ansicht, dass die Frage der Zulässigkeit der Dampfschiffe schon durch die Konzessionen anderer Uferstaaten entschieden sei; ihr war es bei den Verhandlungen mehr um die Entschädigung für die Gilden- und Jachtschiffer zu tun, deren Berechtigung sie zwar im Prinzip anerkannte, die sie aber möglichst niedrig halten wollte.

Die Fahrten der Mainzer Gesellschaft zwischen Mainz und Köln begannen erst 1827.

Aber bei all diesen Versuchen einer Einbürgerung der Dampfschifffahrt handelt es sich im wesentlichen nur um Passagierverkehr, die mitgenommenen Güter stehen in gar keinem Verhältnis zur Rheinschifffahrt an sich. Die gesamten Beförderungsmengen von Handelsgütern mittels Dampfschiffen betrugen 1827 nur 54818 Zentner und 1829 etwa 100000 Zentner mehr, das ist gegen den Gesamtverkehr eine verschwindend geringe Menge.

Von der Einrichtung einer eigentlichen Dampfschleppschiffahrt hört man erst im Jahre 1838 und zwar wiederum von der „Niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft", deren Betrieb sich jedoch auf die Stromstrecke bis Emmerich beschränkt.

*) „Auch die Versuche, die man 1839 zur Einführung des Schleppdienstes weiter rheinaufwärts machte, blieben unbefriedigend, da die Segelschiffer nach wie vor die Beförderung durch Leinpferde „als Regel" vorzogen. Gerade in dieser letztgenannten Erscheinung lag aber das Haupthindernis, das sich einer schnellen Einführung der Neuerung entgegenstellte. Solange man auf das Schleppen durch Dampfkraft nur Anspruch machte, wenn ungünstige Witterungs- oder Leinzugsverhältnisse die höheren Kosten derselben relativ gewinnbringend erscheinen liessen, solange also die Dampfschlepperei des öfteren aussetzen musste, konnte sie ihren Unternehmern unmöglich Nutzen bringen. Allein, nachdem die Idee sich erst einmal Bahn gebrochen hatte, führte der Wunsch, die neuentdeckte Fähigkeit der Dampfboote zinstragend zu verwerten, in Gemeinschaft mit dem Drängen der Schiffbautechnik und der kommerziellen Entwicklung, zu einer weiteren Ausgestaltung dieses Transportzweiges seitens der Dampfschiffahrtsgesellschaften: zum Bau von eigens nur für Schleppfahrten verwendbaren grossen Güterschiffen aus Eisenblech. Damit brachte man einmal das in Dampfschiffen veranlagte Kapital, das nach Arbeit verlangte, zu einer regelrechten, unausgesetzten Verwendung im Schleppdienst und hatte ausserdem den Vorteil, dass infolge der verminderten Last des Schiffsmaterials, des geringeren Widerstands des Wassers etc. ein Dampfer mit Leichtigkeit zwei Lastkähne zu je 10000 Zentner schleppen konnte, der niemals acht Segelschiffe à 2500 Zentner bergaufwärts gebracht hätte; endlich sparte man dabei sechs Steuermänner und eine Anzahl Matrosen, was einen indirekten Gewinn von etwa 2000 Talern jährlich ausmachte. Dass die eisernen Kolosse den schärfsten Konkurrenzkampf mit der Segelschiffahrt ausfechten würden, konnte die Gesellschaften, die fast ausschliesslich aus Kaufleuten bestanden, bei denen somit die Interessen als Aktionäre und Grosshändler in gleicher

*) Eckert: Rheinschiffahrt.

Richtung wirkten, von der Verwirklichung dieser Gedanken nicht abschrecken. Ja ein vollständiges Verdrängen der Segler konnte diesen Reedereien nur nutzbringend erscheinen."

Eigentümlicherweise hören wir in den Werken, welche sich mit der Rheinschiffahrt beschäftigen, von der Einrichtung der Schleppschiffahrt durch Stinnes verhältnismässig wenig. Eckert sagt an einer Stelle „ausserdem liess der Kohlenwerksbesitzer Mathias Stinnes in Mülheim an der Ruhr zum Transport seiner Kohlennachen ein Schleppboot von solcher Kraft bauen, dass es auf einmal zehn Kähne mit 40000 Zentnern bergauf bringen konnte".

Der Zusammenhang, in welchem Eckert diese Angabe macht, lässt jedoch die Sache so erscheinen, als hätte Stinnes seinen ersten Schlepper erst um oder nach 1845 in Tätigkeit gesetzt.

Ebenso unbestimmt ist die Angabe bei Gothein.

In Wirklichkeit hat Mathias Stinnes schon im Jahre 1838 nicht nur den Plan gehabt, eine eigene Dampfschleppschiffahrt einzurichten, sondern er tritt wegen dieses Planes im genannten Jahre bereits mit dem Oberpräsidenten von Vincke in Beziehung.

Am 7. Oktober 1838 antwortet der Oberpräsident auf eine Eingabe:

„Die Einrichtung einer Schleppfahrt nach Cöln, welche auch anderweit zur Sprache gekommen, verdient allerdings Beachtung, daher ich auf das Schreiben vom 4. d. Ihr Vorhaben zu dessen Förderung gern nach Möglichkeit unterstützen werde, jedoch nicht wünsche, dass es zur Vollendung des dortigen Hafens verschoben werde.

Die Anlage wird Herr W. Goslich zurückgeben.

den 7. Oktober 1838.

Der Ober-Präsident
Im Auftrage
Der Geheime Ober-Regierungs-Rath und
Regierungs-Vice-Präsident.
(Name unleserlich.)

Aus dem vorstehenden Schreiben scheint doch mit ziemlicher Deutlichkeit hervorzugehen, dass von einer bestehenden Schleppschiffahrt

nach Köln kaum die Rede sein kann. Der Oberpräsident würde dann nicht schreiben „dass die Einrichtung einer Schleppschiffahrt, welche auch anderweit zur Sprache gekommen, allerdings Beachtung verdiene."

Um dieselbe Zeit, zu welcher dieser Bescheid ergeht, hatte sich der Mülheimer-Hafen-Aktienverein gebildet, mit dem Zweck, die Mülheimer Hafenanlagen in Ordnung zu bringen; auf diesen Hafen verweist der Bescheid Vinckes. Der „Mülheimer Hafen-Aktienverein" wurde gebildet mit einem Aktienkapital von 60000 Talern, wovon 20000 Taler aus dem erwähnten Ruhrschiffahrtsfonds vorgeschossen wurden, während der Rest als Aktienkapital aufzubringen war. Hauptaktionäre waren Mathias Stinnes (48 Aktien), Hugo Haniel (27), Ernst Nedelmann (21), Goslich (18), G. Mühlenbeck (15), Krabb (16). Das erste Direktorium setzte sich zusammen aus H. H. Brink, Herm. Krabb, Wilh. Goslich, Caspar Troost und Bürgermeister Chr. Weuste für Mathias Stinnes. Das Statut wurde durch Kabinettsordre vom 17. April 1841 genehmigt, und die Anlage nach dem Plane des Wasserbau-Inspektors Neuenborn ausgeführt. Die Kohlenniederlage- und Schiffszimmerplätze wurden öffentlich vermietet. Das Hafengeld für die aus dem Hafen verschickten Kohlen betrug $^1/_2$ Pfennig pro Zentner; für jedes überwinterte Schiff war ein Schutzgeld von 4 Talern zu zahlen. Am 20. November 1869 liquidierte der Verein.

Die Anlage, auf welche der Oberpräsident in dem vorstehenden Schreiben verweist, ist der Kostenanschlag für ein Schleppboot von 100 Pferdekräften und der Betriebskostenüberschlag. Das Schriftstück gibt einen eigenartigen Ein- und Überblick über den Beginn der Dampfschiffahrt überhaupt. Es soll daher hier der Vergessenheit entrissen werden.

Kosten-Anschlag eines Schleppboots von 100 Pf.-Kraft, mit 50 Last l. F. $4^1/_2$ Fuss Tiefgang.

Rumpf bei Westpfal Strack rechnen Rthr. 15000,

dagegen glaubt N. B. billiger am Neckar wegzukommen, wo ein Schiff 120 und 130' Länge, 24' Breite, $8^1/_2$' tief zu 200 Last ohne Ausrüstung fertig zu Wasser, ohne Oberbau fl. 4000 kostete, leerer Tiefgang 2' 4".

| | | |
|---|---|---|
| Nehmen wir nun für ein Schiff à 150 Last ein Drittteil Kosten mehr an, also | fl. | 5500 |
| 1 Sachverständiger | „ | 2000 |
| Eisenwerk | „ | 1000 |
| Sprengwerke | „ | 1000 |
| Farbe, Cajüte | „ | 2000 |
| Ausrüstung | „ | 3000 |
| Herunterbringen | „ | 500 |
| Werftkosten | „ | 500 |
| diverse | „ | 500 |
| | fl. | 16000 |
| Preussisch Courant | Rthr. | 9000 |
| Unvorhergesehene Ausgaben | „ | 1000 |
| Maschine | „ | 23000 |
| | Rthr. | 33000 |
| 33000 Rthr. Zinsen à 5 % | Rthr. | 1650 |
| Tilgung 5 % | „ | 1650 |
| Reparatur 5 % | „ | 1650 |
| Versicherung 1 % | „ | 330 |
| | Rthr. | 5200 |
| Agentur in Rotterdam | „ | 720 |
| | Rthr. | 5920 |

Bei 300 Tage pro Tag Rthr. 20.

| Betriebskosten. | 12 Monath. | |
|---|---|---|
| 1 Capitain | fl. | 1000 |
| 2 Steuerleute | „ | 1100 |
| 5 Matrosen à 5 fl. pro Woche | „ | 1290 |
| 2 Jungen | „ | 312 |
| 1 Maschinist | „ | 624 |
| 4 Stocher à 5 fl. pro Woche | „ | 1040 |
| Kostgeld 14 Mann à 3 fl. | „ | 2184 |
| | fl. | 7550 |

300 Tage pro Tag fl. 25½
Rthr. 14½

| | | |
|---|---|---|
| Recognitionsgebühren jede Reise | fl. | 88 |
| Lootsengeld | „ | 4 |
| Brücke Wesel | „ | 4 |
| Trinkgelder | „ | 10 |
| diverse | „ | 4 |
| | fl. | 110 |
| | Rthr. | 62 |

1 Arbeitstag der Maschine 15 Stunden.
1 Pferdekraft pro Stunde 10 Pfd. Kohlen, also 100 Pf. 15 Stunden
15000 Pfd. 100 Pfd. à 10 Sgr. Rthr. 50

| | | |
|---|---|---|
| Holz zum Anlegen | „ | 1 |
| 2 Mass Oehl à 18 Sgr. | „ | 1.6 |
| 15 Pfd. Talg à 3 Sgr. | „ | 1.15 |
| Hanf, Werg | „ | 1.9 |
| | Rthr. | 55 |

Zusammenstellung.

1 Arbeitstag:

| | | |
|---|---|---|
| Generalkosten | Rthr. | 20 |
| Gehälter | „ | 14.15 |
| Material | „ | 55 |
| | Rthr. | 89.15 |

1 Liege-Tag also um Rthr. 34.15.

Eine Reise von Cölln nach Rotterdam.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zu Thal: | 1½ Liegetage à 34.15 | Rthr. | 52 |
| | 2 Fahrtage à 89.15 | „ | 179 |
| 2½ Liegetage à 34.15 | | „ | 52 |
| 4 Fahrtage à 89.15 | | „ | 358 |
| Kosten der Fahrt | | „ | 62 |
| | | Rthr. | 703 |

Einnahme einer Fahrt Rotterdam.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 50 Last | abwärts à fl. 6 | | fl. 300 |
| 50 „ | aufwärts à fl. 13 | | „ 650 |
| 150 „ | Schlepplohn à fl. 3 | | „ 450 |
| | | | fl. 1400 |
| | | | Rthr. 760 |
| Ausgabe | | | „ 703 |
| Rest | | | Rthr. 57 |
| in 33 Reisen Ueberschuss | | | Rthr. 1880 |

Kombinirter Plan.
Dampfboot Rotterdam.
Schleppboot Amsterdam.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Einnahme des Dampfschiffes | | | fl. 950 |
| Anhang 50 L. n. Amsterdam | | fl. 350 | |
| 50 L. von „ | | „ 650 | |
| | | fl. 1000 | |
| ab Kosten | | „ 372 | „ 628 |
| | | | fl. 1578 |

Differenz gegen Schlepplohn fl. 178
von Cölln nach Amsterdam in 5 Tage höchstens
„ Amsterdam nach Cölln „ 7 „ „
1 Segelfahrzeug à 50 L. mit Takellage Rthr. 2500.

| | | |
|---|---|---|
| 5 % Zinsen<br>5 % Amortisation<br>1 % Versicherung<br>5 % Reparatur | 16 % | Rthr. 400. |

16 Reisen pr. Reise Rthr. 35.

| | | |
|---|---|---|
| 1 Steuermann | fl. 400 | |
| 2 Matrosen | „ 600 | |
| Heuer u. Licht | „ 100 | |
| in 16 Reisen | fl. 1100 | pr. Reise fl. 70 oder Rthr. 40. |

1 Reise zu Berg excl. Schlepplohn.

| | | |
|---|---|---|
| Plombeurs zu Amsterdam | fl. | 12 |
| Einl. und Armengeld, Ladekosten | „ | 8 |
| Waaggeld 50 ct. pr. Last | „ | 25 |
| Secht und Canal-Kosten | „ | 70 |
| Brücke Wesel | „ | 2 |
| Begleitung | „ | 8 |
| Recognition Holland | „ | 12 |
| Trinkgeld Lobith | „ | 2 |
| Arbeitslohn Cölln | „ | 12 |
| | fl. | 151 |

| | | |
|---|---|---|
| Bergreise | fl. | 151 |
| Thalreise | „ | 151 |
| Gewerbkosten | „ | 70 |
| | fl. | 372 |

Am 18. März 1839 richtete Mathias Stinnes dann an den Oberpräsidenten eine neue Eingabe, in welcher ein ziemlich detaillierter Plan der beabsichtigten Schleppschiffahrt sich findet. Die Eingabe lautet:

Mülheim a. d. Ruhr, den 18. März 1839.

Auf meinen Antrag vom 24. October 1838 mir hochgeneigtest einen Platz in dem neuen Hafen hier, für eine Schiffbau-Werft zu überlassen, erhalte ich Ew. Excellenz Bescheid von Ikern aus, dass ich mit dem Bau eines Schlepp-Schiffes nicht bis zu Ausgang des Hafenbau warten möchte, und Ew. Excellenz alle mögliche Stütze dabei versicherte.

Wegen der Baustelle bin ich aber noch nicht beschieden, ob ich solche in der angetragenen Art haben soll.

Was das Bauen meines Schlepp-Schiffs anbelangt, so hat dies, da es für die Kohlen-Schifffahrt dienen soll, in diesem Jahre um so weniger Eile, als die Eisenbahn auf der linken Rheinseite noch nicht so weit kommen wird, dass uns die Eschweiler als Mitbewerber entgegen treten.

Auch lässt sich vor dem der Hafen hier eingerichtet ist, dazu nicht gut eine Werft finden, da es an Platz fehlt, auch die Einrichtung zu

kostspielig ist, um sie für ein Schiff einzurichten und in Betrieb zu nehmen. Sobald mir die Zusicherung geworden, welcher Platz im Hafen mir zuerkannt werden wird, kann mit dem Fertigwerden des Hafens auch ein Schleppschiff zu Stande kommen. Ich erlaube mir nun die Frage, welche Gesinnung Ew. Excellenz hiebei haben, ob das Schlepp-Schiff vors allgemeine sein soll, oder ob hochdieselben wünschen für alleinige Rechnung zu bauen, welche Unterstützungen dann dabei zu gewärtigen sind. Der Bau eines Schlepp-Schiff gewährt direct keinen Vortheil, wie aus nachstehender Berechnung hervorgeht, rentirt sich dies kaum, wohl ist indirect ein Vortheil dadurch zu bezwecken, wenn vorab Einrichtung an den neuen Frachtschiffen, die geschleppt werden sollen, getroffen wird, anders construirt, wie die nachstehende Nachweise näher ergibt.

Nach vielfach eingezogener Erkundigung und Anlegung einer eigenen Schiffswerft, Hellige, Anschaffung von Holz etc. ist ein

| | |
|---|---|
| Schiff herzustellen für . . . . . | Thlr. 10000 |
| eine geeignete Maschine dazu . . . | „ 30000 |
| | Thlr. 40000 |

hiervon sind vorab die Selbstkosten

| | |
|---|---|
| 5% Zinsen . . . . . | Thlr. 2000 |
| 10% Amortisation . . . . . | „ 4000 |
| 4% Reparatur . . . . . | „ 1600 |
| 1% Versicherung . . . . . | „ 400 |
| | Thlr. 8000 |

| | |
|---|---|
| 2 tüchtige Steuerleute, die sich während der Fahrt abwechseln und den Capitain spielen . . . . . | Thlr. 500 |
| 2 Knechte . . . . . | „ 360 |
| 1 Junge . . . . . | „ 40 |
| 1 Maschinist . . . . . | „ 300 |
| 2 Stocher . . . . . | „ 300 |
| pr. Mann wöchentl. Kostgeld 1⅔ . . . | „ 690 |

| | | |
|---|---|---|
| Ich rechne 300 Arbeitstagen à 15 Stunden pr. Tag pr. Stunde 12 Ctr. grob ausgesuchter fett Gruss, machen 180 Ctr. per Tag oder in 300 Tagen 54000 à 5 Sgr. . . . . | Thlr. | 9000 |
| Holz zum anmachen . . . . . | „ | 200 |
| 2 Maas Oehl pro Tag à 15 Sgr. . . . | „ | 300 |
| 15 Pfd. Talg . . . . . | „ | 450 |
| Hanf, Beesen, Werg . . . . . | „ | 400 |
| | Thlr. | 20540 |

Dagegen rechne ich das Schiff kann mit 4 Kohlen-Nachen von Ruhrort nach Cölln in 2½ Tagen kommen, ½ Tag zurück und alles in den Stand setzen, und da es immer mit hoch und klein Wasser fort kann, durchschnittlich im Jahr 100 Reise nach Cölln machen kann, rechne für einen Nachen 40 Thlr. das gewöhnliche Pferdelohn und 10 Thlr. für Verschleiss von Leinen macht pro Nachen 50 Thlr. also von 4 Nachen jede Reise 200 Thlr. oder auf 100 Reisen . . . . . Thlr. 20000
ferner noch das an Güter heraus und herunter jährlich auf ca. „ 1500
Thlr. 21500

so würde ein Surplus von 1000 Thlr. jährlich sein, wenn es eine für sich, und keine Verwaltungskosten hat, wo letzteres stattfindet, ist die Oekonomie, wie es bisher bei den anderen Gesellschaften sich ergiebt, nur mit einer wöchentlichen Zubusse, und in keinem Falle was heraus zu bringen.

Der Vortheil der besteht aber darin, dass *wenn neue Nachen von 120 und 125 Karren Ladungsfähigkeit construirt werden,* man diese eben so gut mit ein und die nemliche Mannschaft und Unkosten schleppen kann, wie die jetzt üblichen Schiffe von 75 und 80 Karren, so kommen auf jedem Schiffe 40 Karren Kohlen also auf 4 Schiffe 160 Karren Kohlen frei an den Markt, diese im Durchschnitt die Fracht à 2½ Thlr. angenommen machen pro Reise 400 Thlr. oder auf 100 Reisen im Jahr 40000 Thlr. *Das ist der Vortheil, der durch ein Schleppschiff hervorgebracht werden kann.* Von diesen neuen Schiffen habe ich bereits 6 in Bewegung, 4 im

Bauen aufs Werft stehen, die im Juny fertig werden — so wie die von Stapel laufen — werden noch 4 neue, welche im Herbst fertig werden sollen — im Bauen vorgenommen. *Dadurch bin ich in den Stand, ein Dampfschiff alleinig beschäftigen zu können, auch anzulegen und für meine Rechnung zu bauen,* wenn mir Ew. Excellenz die zugesagte und geeignete Unterstützung hierbei zu gewähren geruhen wollen. Hierdurch kann und wird diese Sache ins Leben gerufen, aufs allgemeine ist es jetzt durchaus noch nicht Anwendbar zu machen, da die mehrsten jetzt bestehenden Kohlenschiffe nicht darnach eingerichtet sind, das Schleppen vertragen zu können, und kann durch die Zeit, dass die dienlichen bei Reparatur dazu verbaut, für die alten neue Schiffe vor und nach eingerichtet wie sie sein müssen beigebracht werden. Tritt die Sache für mich ins Leben, so hat sie auch einen ganz anderen acquis, da ich mit dem Schiffer-Fach bekannt, und Steuerleute und Matrosen ihre Stellung und Verhalten mit dem practischen acquis anwerben kann, jedenfalls wegen Farth und Behandhabung des Ganzen in die strengste Ordnung bringen werde. Zu Ruhrort bedarf ich jemand für mein Geschäft, der diese Verwaltung ohne besondere Kosten Nachsieht und Buchführt so auch die Güter so mit kommen expedirt. Nach Cölln setze ich einen meiner Gehilfen, der meine übrigen Geschäfte da wahrnimmt, etablire ihm ein detail Kohlen-Geschäft, woraus er sein Salair hohlen muss, und daher auch hierauf keine besonderen Kosten aufs Schleppschiff kommen, und jede Güter-Gegenständen die zum Versenden kommen wahrnimmt und expedirt. Ist Ew. Excellenz mir geneigt, dies zu unterstützen, dann bürge ich mit allem dafür, soll diese Sache innerhalb 3 Jahren zum Ruhm ins Leben sein — denn ich habe die Anschaffung der Nachen darauf schon vorgearbeitet, und nun noch ein leichtes völlig zu Stande zu bringen, denn nur durch oekonomische Einrichtung, die leider bei den anderen Gesellschaften besonders fehlt, weil sie einen practischen Mann an der Spitze entbehren gehen Tausende im Jahr unnöthig verloren, so bürge ich auch dafür, dass ich mit geeignetem Gruss die Maschine auf den nemlichen Evectleistung bringe, wie andere mit Stückkohle, was mehr denn 100 procent erspart.

Die Angaben über Bau- und Betriebskosten hat Stinnes vorher von zwei Seiten eingeholt, nämlich vom alten Dinnendahl und einer Düsseldorfer Firma. Bei dem Namen Dinnendahl soll hier eine kleine historische Reminiszenz eingeschoben werden und zwar deshalb, weil Dinnendahl mit zu dem Trifolium gehört, welchem in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ein grosser Anteil an dem gewaltigen Aufschwung des Ruhrreviers zu danken ist. Von diesen drei Männern ist Mathias Stinnes derjenige, der uns hier hauptsächlich beschäftigt, aber zu ihm ergänzen sich der alte Harkort und der eben erwähnte Dinnendahl. Der letztere hat einen Lebensgang gehabt, wie er wohl gänzlich vereinzelt dasteht. Bis zu seinem 12. Jahre war er Schweinehirt, dann Bergarbeiter und lernte endlich im 17. Jahre Tischler. Dinnendahl besass eine wohl einzig dastehende Begabung zur Mechanik. Im Alter von 20 Jahren erhielt er bereits den Auftrag, auf dem Kohlenbergwerk Wohlgemut eine Wasserhaltungsmaschine eigener Konstruktion für Handbetrieb zu erbauen. Bald darauf folgte eine Fördermaschine ebenfalls für Handbetrieb und schliesslich die Aufstellung der ersten Dampfmaschine oder, wie Dinnendahl sie nennt, Feuermaschine, welche als atmosphärische Maschine in Schlesien erbaut war, aber von den damit Beauftragten nicht zusammengesetzt werden konnte. Bereits im Alter von 28 Jahren baute Dinnendahl die erste Dampfmaschine selbstständig. Schon 1808 erhielt er von Napoleon den Auftrag, eine grosse Dampfmaschine zur Wasserbewältigung beim Festungsbau Wesel herzustellen. Dinnendahl war ferner der erste, der auf dem Kontinent und zwar im Jahre 1808 auf der Fabrik, die er sich selbst geschaffen hatte, eine Gasanstalt einrichtete.

Die Dinnendahl'sche Fabrik, damals von dem Sohne Dinnendahls geleitet, ist es gewesen, welche die ersten Berechnungen für den in Deutschland zu erbauenden Stinnes'schen Schlepper geliefert hat.

Der Bescheid auf die Stinnes'sche Eingabe lässt auffallend lange auf sich warten. Die Begründung dafür findet sich darin, dass über die Einrichtung eines Schleppdienstes an den Finanzminister berichtet ist und dass dessen Antwort abgewartet werden muss.

Am 10. Oktober 1839 richtet Mathias Stinnes wiederum eine Eingabe an den Oberpräsidenten von Vincke, in welcher er mitteilt, dass er den Bau der zu allererst erforderlichen zur Schleppschiffahrt qualifizierten Rheinschiffe (Schleppkähne) mit Eifer betrieben, so dass die Vollendung der letzten sechs Stück bis zum Frühjahr (1840) erwartet werden kann.

Die Eingabe fährt fort: „Die Anschaffung des Schleppschiffes selbst ist inzwischen um so dringender geworden, als wir jetzt schon durch die Concurrenz der Braunkohlen vom Oberrhein merkliche Stockung im Handel erleiden, und diesem die baldige Herstellung der Cölner-Aachener Eisenbahn (wodurch Eschweiler und Bodenberg uns benachtheiligen) sowie die Holländisch-Belgische Ausgleichung — unabsehbar verderblich werden und eine völlige Lähmung des Bergwerksbetriebes herbeiführen wird, diesem Allen aber nur durch den Besitz eines Dampfschleppschiffes, als dem einzigen Mittel, die Kohlen billiger an den Markt zu schaffen und die Concurrenz auszuhalten, begegnet werden kann.

Nach genauer Erkundigung und Berechnung finde ich jedoch, dass die Kosten eines solchen Schleppschiffes, welches hinreichend Maschinenkraft besitzt, sich auf die Höhe von 50000 Thlr. belaufen. Diese Summe vermag ich, ohne mein Geschäft zu schwächen, aus eigenen Mitteln nicht aufzubringen, bedürfte vielmehr dazu eines Anlehns von 25000 Thlr.

Von der hohen Gunst Ew. Excellenz überzeugt, wage ich es demnach mich an Höchstdieselben mit der gehorsamsten Bitte zu wenden: mir ein in 10 Jahren zu amortisirendes und mit $2^1/_2$% verzinsliches Darlehn von 25000 Thlr. aus der hiesigen Ruhrschifffahrtscasse bewilligen zu wollen.

Möchten Ew. Excellenz diese meine Bitte genehmigen, so würde ich meinen examinirten und patentirten (früher im Dienst des H. F. Harkort gestandenen) Baumeister Seydel, sofort England, Schottland und Frankreich bereisen lassen, um — was zum wesentlichen Nutzen gereicht — unter den sich dort häufig vorfindenden Schleppschiffen die mit der geeignetsten Construction und zweckmässigsten Maschinen versehenen, zum Muster wählen.

Namens des Herrn Baumeister Seydel erlaube ich mir demnach hierbei die fernere Bitte, das Ew. Excellenz die Gewogenheit haben mögen, denselben dem General-Consul, Herrn Geheimen Rath Hebeler in London zu empfehlen.

Die hierüber anzufertigende Zeichnung nebst Kostenanschlag würde ich Ew. Excellenz zur geneigten Prüfung vorzulegen nicht verfehlen, und demnächst, womöglich noch diesen Herbst mit dem Bau des Schleppschiffes beginnen, so dass dasselbe im *Juli künftigen Jahres* vollendet wäre.

Zur Sicherheit des gewünschten Darlehns würde ich das Schleppschiff verpfänden, nachdem solches in einer der besten Gesellschaften zum vollen Werth versichert worden.

Ich würde mir erlaubt haben Ew. Excellenz die Proposition zu machen, ein hier fragliches Schleppschiff für Rechnung der Ruhrschifffahrtscasse erbauen und wirken zu lassen, wenn ich nicht im Voraus fest überzeugt wäre, dass dasselbe in diesem Falle sich nicht rentiren würde. Aus dem Ew. Excellenz im Frühjahr übergebenen Nachweis geht bereits hervor, dass das Schleppschiff an und für sich — ohne alle Administrations-Unkosten — nichts aufbringen kann. Letztere sind bedeutend.

An einem in Anstellung der Schiffsmannschaft und in Anwendung und Verbrauch der Gerisskohlen — statt Stückkohlen — erfahrenen Dirigenten dürfte es fehlen, und die Ruhrschifffahrtscasse bei der Sache wohl 5—6000 Thlr. einbüssen.

Bei einem für meine Rechnung gebauten Schleppschiffe dürfte dagegen ein weit grösserer Vortheil zu erwarten sein, denn ich besitze zur Erlangung desselben die zum Schleppen eingerichteten Rheinschiffe die durch ihre verbesserte Construction bei einer Ladungsfähigkeit von 5 à 6000 Scheffel eben so leicht geschleppt werden können, als etwa die alten gewöhnlichen Schiffe von 26 à 3200 Scheffel Tragbarkeit. Es würden daher gegen diese durch die Erstere mit einem Transporte von 4 Schiffen z. B. bei gleicher Bemannung und Unkosten 10000 Scheffel Kohlen transportkostenfrei an den Markt gebracht, und eben

hierdurch ein reiner Nutzen von 4—500 Thlr. pro Reise erlangt werden. Ein anderer wesentlicher Vortheil aber würde mir durch eine zweckmässige Anstellung und Beschäftigung der Matrosen, sowie Einführung des Gerisskohlenverbrauchs entspringen, und dadurch unbeschadet des eigentlichen Zwecks des Schleppschiffs — einige tausend Thlr. jährlich profitirt werden.

Ew. Excellenz werden diese meine Bemerkungen in geneigte Berücksichtigung ziehen, und die huldvolle Genehmigung der gehorsamsten Bitten baldigst erfahren lassen". —

Abgesehen von den in dieser Eingabe gemachten wichtigen Darlegungen über Notwendigkeit und Aussichten des Schleppdienstes soll noch eine persönliche Erinnerung an den in Stinnes Diensten stehenden Baumeister Seydel an dieser Stelle erhalten werden.

Der Schiffbaumeister Seydel war, wie Mathias Stinnes angibt, früher bei Friedrich Harkort tätig; er war der erste, welcher im Jahre 1845 eiserne Rheinseeschiffe erbaute, vor allen Dingen aber zweifellos der erste Konstrukteur, der Versuche mit Turbinen als Antriebsmaschinen für Schiffe machte.

Auffallenderweise unterstützt Freiherr von Vincke diesmal die weitsichtigen Pläne des von ihm hochgeschätzten Mathias Stinnes in sehr unzureichendem Masse.

Das von Stinnes erbetene Darlehn aus der Ruhrschiffahrtskasse wird zunächst nicht gegeben. Es ist möglich, dass, wenn nicht bei Vincke selbst, so doch beim Königlich Preussischen Finanzministerium dabei die Erwägung eines anderen Projektes massgebend gewesen ist, welches von den Ruhrschiffahrts-Deputierten zu Mülheim und Ruhrort, also von der amtlichen Stelle, eingereicht wurde und welches die Anschaffung eines eisernen Schleppdampfschiffes zum Schleppen der beladenen Kohlenschiffe von Ruhrort nach Düsseldorf, Köln, Bonn und Zwischenhäfen zum Gegenstand hatte.

Dieses Schleppschiff sollte jedoch für den Staat erbaut und von der Ruhrschiffahrtsdeputation betrieben werden.

Es ist festzuhalten, dass diese Eingabe viel später ist als die von Mathias Stinnes ergangene Anregung, auch später als die letzterwähnte

Eingabe, in der Stinnes bereits auf die Unrentabilität eines Staatsschleppers hinwies.

Aus der Motivierung jener Eingabe sind einige statistische Angaben von Interesse. Es wird gesagt:

„Der Steinkohlenabsatz von der Ruhr nach dem Oberrhein erfreut sich einer täglich wachsenden Ausdehnung, welches um so wichtiger ist, als die Aussichten für die Geschäfte nach Holland durch die Einfuhren der englischen später vielleicht durch die der belgischen Kohle sehr getrübt erscheinen, wozu noch kommt, dass, wenn die Eisenbahn von Köln nach Eupen fertig ist, auch die Eschweiler Kohlen, die im Eisenbahnprojekt allein auf 500000 Zentner angeschlagen sind, in und oberhalb Köln auf den Markt kommen und den Absatz der Ruhrkohlen schmälern werden. Dieser bedeutenden Konkurrenz mit Erfolg zu begegnen, ist jede Anstrengung nötig, um billigere Preise mit rascher und pünktlicher Bedienung zu vereinigen, daher drängte sich jedem Unbefangenen schon längt die Bemerkung auf, dass in dieser Hinsicht ein regelmässiger Schleppdienst durch Dampfschiffe auf der Stromstrecke von Ruhrort bis Köln und weiter bis Bonn ein wesentliches Bedürfnis sei, denn:

1. wird die Schiffahrt unabhängig von Wind und Überschwemmungen der Leinpfade,
2. findet mehr Sicherheit und ein bedeutender Zeitgewinn statt, weil die Fahrzeuge im Jahre mehrere Reisen machen können, wodurch eine Ersparnis an Kapital und Verschleiss

und 3. eine Herabsetzung der Preise für die auszuführenden Kohlen möglich wird.

Im Jahre 1838 sind 5584770 Zentner Steinkohlen à 106 3/4 Pfund oder 5419765 Scheffel Kohlen zu 110 Pfund und — die Ladungen, wie sie jetzt durchschnittlich stattfinden zu 3000 Scheffel berechnet, — im Ganzen etwa 1806 Schiffsladungen Kohlen von Ruhrort rheinaufwärts verschifft worden.

Nach Köln, Koblenz und weiter herauf, gingen von obiger Quantität beinahe 958 Ladungen à 3000 Scheffel.

Angenommen, wenn ein Schleppschiff 4 dergleichen Schiffsladungen in 3 Tagen nach Köln brächte (mit Inbegriff der Retoure des Schleppschiffs) so würden mit diesem jährlich in 240 Arbeitstagen nur 320 Ladungen von Ruhrort nach Köln geschleppt werden können. Dies dürfte vorläufig ausreichen, weil sich nicht alle Kohlenschiffe des Schleppschiffes bedienen werden, wogegen zu erwarten steht, dass dies von einem grossen Teil der oberhalb Köln abgehenden 509 Ladungen bis Bonn geschehen wird, von wo aus solche dann mit Pferden nach dem Ort der Bestimmung gebracht werden können; weiter als bis hier dürfte der Schleppdienst wegen den dann auf dem Rhein eintretenden Hindernissen, nicht auszudehnen sein.

Wenn wir also zur Erreichung des Zwecks vorläufig die Anschaffung *eines* Schleppdampfschiffes vorschlagen, so ist der Massstab sehr bescheiden gegriffen."

Die Berechnung der Anschaffungs- und Betriebskosten eines Schleppdampfers stimmt im allgemeinen mit den Berechnungen von Mathias Stinnes überein, was weiter nicht verwunderlich ist, da diese Berechnungen der Ruhrschiffahrtsdeputation zugänglich gemacht worden waren.

Desto interessanter ist aber die Begründung, nach welcher das Unternehmen ein staatliches sein soll. Sie ist für die allgemeine Auffassung des Verkehrswesens seitens der leitenden Beamten der Ruhrschiffahrt einigermassen charakteristisch; es heisst darin:

„Nach unserem Dafürhalten *darf diese Anstalt vorläufig nicht in die Hände eines Privaten* kommen, weil sonst der Kohlenhandel genirt und der Vortheil einem Einzelnen nicht aber dem Allgemeinen zufliessen würde.

Am zweckmässigsten erscheint es uns, wenn die hohe Ruhrschifffahrtsdirection sich an die Spitze des Unternehmens stellt, das Capital zum Bau des Schleppschiffs gegen 4% Zinsen aus der Ruhrschifffahrtscasse hergiebt und selbst den Dienst durch die Beamten, namentlich den Hafen- oder Seerendanten Sanderus besorgen lässt, der zur Stelle nicht nur mit den Schifffahrtsverhältnissen, auch den Ladungen jedes einzelnen Schiffes bekannt ist, weil das Schlepplohn nicht pro Schiff

(vorhin nur beispielsweise angenommen) sondern wie es überall am Rhein gebräuchlich pro Karre à 40 Scheffel festgestellt und entrichtet werden muss.

Durch eine umsichtige Verwaltung wird es sich bald näher herausstellen, was der Sache frommt, und das Unternehmen so gemeinnützig als möglich zu machen, und da von dieser der hohen vorgesetzten Behörde die beste Auskunft gegeben werden kann, ob die vorläufig festgestellten Schlepplöhne ausreichend sind oder nicht, so wird eine derartige Erhöhung, wenn sie für nöthig befunden werden sollte, von dem Publicum jederzeit mit Vertrauen entgegengenommen werden, zumal da man überzeugt ist, dass die Ruhrschifffahrtscasse keine besondere Vortheile, sondern nur Sicherstellung des Anlagecapitals und der Interessen zu erzielen strebt.

Um die Kohlen rheinaufwärts wohlfeil liefern zu können, muss wie gesagt, die Einnahme für das Schleppschiff so viel als möglich flüssig gemacht und solche auch zum Transport von Gütern, Güterschiffen, ja selbst zum Personenverkehr von Cöln abwärts benutzt werden, daher es nöthig ist, dass die Agenten der gewöhnlichen Dampfschiffe in den Rheinstädten, auch das Interesse des Schleppbootes wahrnehmen und dafür honorirt werden.

Da seit 25 Jahren an der Ruhr so viele grossartige und nützliche Unternehmen ins Leben getreten, und hierdurch vor allem der Kohlenhandel und Schifffahrt gesichert werden, so wird auch die Ausführung des hier in Rede stehenden gemeinnützigen Unternehmens mit Vertrauen entgegensehen.

Indem wir Unterzeichnete in Vorstehendem den uns bei der General-Befahrung des Ruhrstroms (nach § 52 des Protocolls vom 4., 5., 6. October 1838) gewordenen Auftrag erledigt haben, glauben wir noch hinzufügen zu müssen, dass das Unternehmen rasch ins Leben treten muss, wenn solches für den Kohlenhandel an der Ruhr von Vortheil sein und dieser die Concurrenz mit den fremden Kohlen bestehen soll.

Mülheim a/Ruhr u. Ruhrort im April 1839.

(folgen Unterschriften)“

Zum Bau eines Schleppers für die Ruhrschiffahrtsdeputation ist es nicht gekommen, aber ebenso wenig hat man Mathias Stinnes das erbetene Darlehn gegeben.

Mathias Stinnes hat sich dadurch nicht abschrecken lassen. Obwohl um diese Zeit durch Prozesse und allerlei Widerwärtigkeiten seine Geschäftslage nicht die beste ist, tritt er wegen Lieferung des Schleppdampfers mit holländischen Werften in Verbindung und bestellt schliesslich den Schlepper bei Ditchborn & Marie in London. Das Schiff soll 3400 £ kosten, seine Masse sind 110 Fuss englisch Länge, 17 Fuss Breite, $3^1/_2$—$3^3/_4$ Fuss Tiefgang, die Maschine soll 80 Pferdekräfte indizieren.

Das Boot wird im Jahre 1843 geliefert.

Abermals versucht es jetzt Mathias Stinnes, aus Staatsmitteln eine Beihilfe, nicht etwa als Geschenk, sondern in Gestalt eines Darlehns von 15000 Talern gegen Verpfändung des Dampfschleppers zu erlangen.

Die diesbezügliche Eingabe ist ähnlich wie früher mitgeteilte Schriftstücke charakteristisch, sie umfasst die ganze Lage des Kohlenhandels, kommt dabei aber zu anderen Ergebnissen als die Ruhrschiffahrtsdeputierten im Jahre 1839. Sie gibt ferner einen wichtigen statistischen Einblick in die Produktionskosten der Kohle.

Da wir in diesem Buch vorwiegend volkswirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigen, erscheint jenes Dokument als eine der Erhaltung werte Quelle; es lautet:

„Der in dem letzten Jahrzehnt so ungemein blühende Ruhrkohlenhandel, welcher der hiesigen Gegend bisher alljährlich Millionen Thaler baares Geld zuführte, und der, in Betracht der überreichen Kohlenlage in der Grafschaft Mark, dem Werdenschen und der Herrschaft Broich auch eine Zeit von tausend und aber tausend Jahren eine nicht zu versiegende Geldquelle zu gewähren versprach, ist augenblicklich auf einen solchen Punkt gekommen, dass er in der kürzesten Zeitfrist spurlos zu verschwinden droht.

Schon in diesem Augenblick ist der Provinz der Absatz der Ruhrkohlen nach dem Königreiche Holland, durch die Concurrenz der aus Belgien, aus Brabant und aus England dahin eingeführten Kohlen fast

völlig abgeschnitten, indem durch jene Concurrenz die Kohlenpreise in Holland auf einen Standpunkt gesunken sind, der es unmöglich macht für gleich billige Preise dahin Ruhrkohlen zu liefern. . So z. B. kostet augenblicklich in Rotterdem der Hout 1 : = 36 Scheffel preuss. (Steinkohlen 9 fr. 50 cents, oder der Scheffel 4 Sgr. 6. Die Ruhrkohlen, welche nach Holland verschifft werden können, verursachen dem Kohlenhändler dagegen von den Gruben bis nach Ruhrort pro Scheffel nachst. Kosten:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a) Preis auf der Grube, pro Scheffel durchschn. . | 3 | Sgr. | — |
| b) Ruhrschifffahrtskosten bis Ruhrort . . . . . | 1 | „ | 7 |
| c) Ausladen od. Ueberwerfen daselbst . . . . . | | | 2 |
| d) Hafenabgaben . . . . . | | | 1 |
| Sa. | 5 | Sgr. | — |

Hiernach liegt auf der Hand, dass wenn nicht durchgreifende Mittel angewendet werden können, Holland fernerhin keine Ruhrkohlen mehr beziehen wird. Seit dem Jahre 1831 bis einschliesslich 1841 wurden im Durchschnitt jährlich dorthin exportirt 3 Millionen Scheffel Kohlen; rechnet man dass selbige zu Ruhrort pro Scheffel mit 5 Sgr. bezahlt wurden, so bezog die Ruhrgegend für diesen rohen Artikel jährlich 500000 Thlr. baares Geld aus fremden Lande; im Jahre 1842 sank der Export nach Holland bereits bis auf 900000 Scheffel, also um mehr als 75%; im Jahre 1844 wird die Ausfuhr gleich Null sein.

Nicht besser steht es mit dem Absatz der Ruhrkohlen rheinaufwärts nach Nassau, Rheinhessen, Bayern und Baden, denn dort tritt vorzüglich Rheinbayern und der Saarbrücker Kohlenverein mit imposanten Kräften entgegen.

Bayern beabsichtigt die Anlage einer Eisenbahn von Bexbach bis zur Rheinpfalzgrenze zu. Durch diese werden aus der Rheinpfalz und aus dem Saarbrücker Revier die Kohlen pro Scheffel für den Frachtsatz von 15 Kreuzer gleich 4 1/6 Sgr. bis an den Rhein geliefert. Nach den amtlichen Taxen kostet der Scheffel guter, zu Coacs vorzüglich geeigneter Kohlen in jenen Revieren auf den Gruben im Durchschnitt 3 Sgr. 9. Rheinbayerische und Saarbrückische Kohlen werden sonach in Zukunft am Rhein bei Mannheim pro Scheffel kosten 8 Sgr., von Mannheim ist der Scheffel Kohlen den Rhein abwärts nach Mainz für 2 Sgr., nach

Coblenz für 3 Sgr., nach Cöln für 4 Sgr. Man wird daher künftig Rheinbayerische und Saarbrücker Schmiedekohlen am Rhein kaufen können zu Mainz für 10 Sgr., zu Coblenz für 11 Sgr. und zu Cöln für 12 Sgr., dagegen kostet jetzt die gleiche Sorte Ruhrkohlen zu Cöln $10^1/_2$ Sgr., zu Coblenz $11^3/_4$ Sgr., zu Mainz $14^1/_4$ Sgr. und zu Mannheim $14^1/_4$ Sgr.

Schon gegenwärtig, wo die Wege durch Rheinbayern ungemein schwer zu passiren sind, haben die dortigen Kohlenreviere seit 1840 jährlich an 3 Millionen Scheffel zum Rhein geliefert; ist die Eisenbahn aber fertig, so werden selbige gewiss 6 Millionen Scheffel dahin liefern.

Dass unter solchen Verhältnissen die Ruhrkohlen auch von diesen Märkten in sehr kurzer Frist gänzlich verdrängt sein werden, bedarf wohl keiner langen Deduction; und, dennoch sind dies leider nicht einmal alle Concurrenten, mit welchen diese Kohlen zu kämpfen haben, denn — durch die Cöln-Aachener Eisenbahn, ist auch den Steinkohlengruben, die zwischen Eschweiler und Aachen liegen, der Weg zum Rheine geöffnet.

Soll nun die Ruhrgegend, eine Provinz, die von der Natur durch ihren unerschöpflichen Reichthum an Steinkohlen dazu bestimmt ist, die gesammte Industrie der Rheinlande und Westfalens zu heben und zu beleben, soll diese unschätzbare Perle in Preussens Krone nicht völlig verarmen, so muss jetzt alles angewendet werden, ihre im Schoosse der Erde nutzlos verborgenen Schätze zu Tage zu fördern, und selbige dem In- wie dem Auslande für die möglichst billigen Preise zu bieten und zuzuführen.

Wenn es mir erlaubt werden möchte, Ew. Excellenz meine sowohl auf langjährige Erfahrungen als Kohlenkaufmann als auch als Gewerke an bedeutenden Steinkohlenwerken Meinungen und Vorschläge in dieser Hinsicht unterthänigst darüber zur Prüfung und Entscheidung vorlegen zu dürfen, was der Staat eventl. für den Ruhrkohlenhandel, und für den Steinkohlenbergbau überhaupt thun könne, um beide nicht allein zu erhalten, sondern so wie sie es verdienen, zu fördern, so würde ich mich diesen Geschäften sehr gerne unterziehen. Indes kann der Staat vorliegendenfalls unmöglich alles, und alles allein thun, vielmehr müssten

die Kohlenkaufleute selbst sich gleichfalls angelegen sein lassen, die zweckdienlichen Mittel und Wege zur Erhaltung ihres Geschäfts aufzusuchen und zu ebnen, soweit es ihnen immer möglich ist.

Ein Haupthinderniss für die Rheinschifffahrt zu Berg ist unstreitig das kostspielige, langsame und öfteren Unterbrechungen unterliegende Schleppen der Schiffe mittelst Pferden. Das Pferdelohn dafür ist ungemein hoch, der Verschleiss an Tauwerk exorbitant, durch seine lange Dauer wird an Schiffsmiete und an Schiffslöhnen viel verloren, und, so wie der Rhein wächst und den Leinpfad erreicht, liegt sogar das ganze Geschäft still und unthätig darnieder. Diesen grossen Uebelständen ist jedoch durch die Anwendung von Schleppdampfern abzuhelfen, indem dadurch die Schifffahrt wohlfeiler, geregelter und sicherer betrieben werden kann. Ich hatte früher mir erlaubt, unterthänig zu beantragen, Schleppdampfboote für Rechnung des Staats oder aus den Mitteln der Ruhrschifffahrtscasse erbauen zu lassen; es sind diese Vorschläge indes — wahrscheinlich wegen nicht zu beseitigender Inconvenienzen — nicht berücksichtigt worden, sonach ist es nunmehr Sache der Kohlenkaufleute, sich die nothwendigen Schleppdampfboote selbst anzuschaffen, und dazu werden sie auch schnell übergehen, wenn erst einer aus ihrer Mitte die Bahn gebrochen hat.

Nachdem ich die Vortheile der Dampfschleppschifffahrt und ihre Kosten genau und mehrfach berechnet und beide in Vergleich mit den Kosten und Nachtheilen der Schleppschifffahrt durch Pferdekräfte gestellt, bin ich endlich dazu übergegangen, die Anlieferung eines eisernen Schleppers für meinen eigenen Gebrauch mit den Dampfboot-Erbauern Ditchborn & Marie in England zu contrahiren.

Das Boot wird nach dem Contracte, den Ew. Excellenz in Abschrift mit der Zeichnung desselben, hier unterthänigst vorzulegen ich mir die Ehre gebe, 3400 Pfund Sterling kosten, und so kraftvoll gebaut sein, um in einer Zeit von 14 Stunden zwei Kohlenschiffe jedes mit 117 Last beladen, von Ruhrort nach Cöln bugsiren zu können. Ich habe die Anfertigung des Bootes in England um deswillen gewählt, als erfahrungsgemäss die englischen Boote und Maschinen weit länger laufen, ehe und

bevor daran Reparaturen vorkommen, als an den hier, oder in Frankreich, oder in Belgien erbauten. Der Preis ist zudem sehr niedrig.

Da mein Kohlengeschäft so ausgedehnt ist, dass ich allein dies Schleppboot ständig beschäftigen kann, so werde ich durch den Gebrauch desselben in den Stand gesetzt werden, die bisher so bedeutenden Frachten auf dem Rheine ansehnlich zu ermässigen; die übrigen Kohlenkaufleute aber werden, sobald sie den reellen Nutzen der Dampfschleppschiffahrt erst näher einsehen können, gewiss recht bald dazu übergehen, sich — wenn auch nicht jeder einzeln — doch immer einige zusammen ebenfalls Dampfschleppboote anzuschaffen, wodurch binnen Kurzem eine geregelte Fahrt auf dem Rheine ins Leben treten, und dadurch der Frachtsatz für die Kohlen, mithin auch die Preise der Kohlen am Rheine selbst bedeutend ermässigt werden müssten. Das wäre also ein wichtiger Schritt zur einstweiligen Erreichung des vor bemerkten Zieles: „Erhaltung des Steinkohlen-Bergbaues an der Ruhr". Wenn solcher Gestalt ich die Bahn zu einer geregelten Schleppschifffahrt auf dem Rhein breche, wodurch die Abfahrt und der Absatz der Ruhrkohlen auf jenem Strome nicht allein erhalten, sondern nach Möglichkeit befördert wird, so kann Ew. Excellenz ich zugleich nicht bergen, dass die erste Anlage für das Dampfschleppboot mich in meinen Handlungsgeschäften ungemein genirt. Ew. Excellenz ist nämlich genau bekannt, dass mein kaufmännischer Credit seit einiger Zeit durch mehrere, meiner Seits nicht verschuldete Verhältnisse, in hohem Grade erschüttert worden ist, so dass ich gegenwärtig meine sämmtlichen Geschäfte nur mit baarem Gelde bewegen kann. Da ich allein fast 2 Millionen Scheffel Steinkohlen auf dem Rhein verfahre, so werden Hochdieselben ermessen können, welches grosse Betriebscapital zu meinem so ausgedehnten Geschäfte erfordert wird.

Ew. Excellenz wage ich deshalb unterthänig zu bitten, die hohe Gewogenheit haben zu wollen, mir für die Anschaffung des erwähnten Dampfschleppbootes einen Vorschuss von 15000 Thalern aus Staatsmitteln gnädigst zu bewilligen. Zur Sicherheit würde ich das Schleppboot selbst stellen, und es zur Begründung der Caution zum kostenden Preise

assecuriren lassen, das Capital aber würde ich nach Ablauf eines Jahres vom Tage des Empfanges an mit den Zinsen in monatlichen Raten zu 1000 oder 1500 Thalern rückzuzahlen mich verpflichten.

Ob die von mir hier hervorgehobenen Vortheile durch Realisirung einer geregelten Dampfschleppschifffahrt auf dem Rheine, den Staat wie die Bewohner der Rheinprovinzen wirklich heben werden, ob namentlich der Ruhrkohlenhandel auf diesem Strome dadurch erhalten und gefördert, und ob zu erwarten, dass, wie ich angegeben, meinem Beispiele andere Kohlenkaufleute zum allgemeinen Nutzen des Landes recht bald folgen dürften, darüber möchte wohl die Königliche Regierung zu Düsseldorf die begründetsten Aufschlüsse zu geben vermögen, und erlaube ich mir deshalb auf deren Gutachten unterthänig zu provoziren.

In der frohen Hoffnung, dass Ew. Excellenz die hohe Gnade haben werden, meine unterthänigste Bitte wenn irgend möglich zu gewähren, verharre ich in tiefster Ehrerbietung Ew. Excellenz unterthäniger Diener

Mülheim a. d. Ruhr den 4. März 1843."

Wir haben die Entstehungsgeschichte des ersten Stinnes'schen Schleppdampfers absichtlich in allen ihren Phasen dargestellt, weil aus ihr mit unzweifelhafter Deutlichkeit hervorzugehen scheint, dass es sich in der Tat um das erste grössere Dampfschleppunternehmen in einheitlicher Form und für den Oberrhein gehandelt hat. Ganz unzweifelhaft ist, dass es das erste Kohlen-Schleppschiff-Unternehmen darstellt. Wir haben deshalb die bisher unbenutzten quellenmässigen Aktenstücke angeführt.

Da es sich hier zum Teil um amtliche Äusserungen handelt und, worauf wir bereits früher hinwiesen, wiederholt zum Ausdruck kommt, dass diese Art Schleppschiffahrt etwas ganz Neues auf dem Rhein ist, so glauben wir die Priorität für die Dampfschleppschiffahrt mittels eigens zu diesem Zweck erbauter Dampfer und Schleppkähne für Mathias Stinnes in Anspruch nehmen zu dürfen.

Der Ausdruck in den Ausführungen der Ruhrschiffahrtsdeputation, dass die Agenturen der gewöhnlichen Dampfschiffe von den Rheinstädten auch die Interessen des Schleppbootes wahrnehmen wollen, spricht

nicht nur nicht dagegen, dass es sich um ein neuartiges Unternehmen handelt, sondern dafür.

Ende April 1843 wird der erste Stinnes'sche Schlepper auf dem Rhein erwartet, und von da ab beginnt die regelmässige Schleppschiffahrt des Hauses Math. Stinnes, die sich bis zur Gegenwart zur grössten auf dem Rhein überhaupt vorhandenen Schleppfahrt entwickelt hat. Der in London angekaufte Schlepper erwies sich für die von ihm zu erfüllenden Aufgaben als zu schwach; er hat zwar lange Jahre Dienste getan, aber als Ausgangspunkt der Stinnes-Flotte ist ein anderes Schleppboot anzusehen, welches Mathias Stinnes in Holland erbauen liess und zwar mit einer für die damalige Zeit ganz ausserordentlich starken Maschine von 750 nominellen und 350 effektiven Pferdekräften. Dies Boot erhielt den Namen „Mathias Stinnes I". Es hat nicht weniger als 35 Jahre Dienste getan, bis es am 26. September 1879 oberhalb der Hochfelder Eisenbahnbrücke unterging. Im Volksmunde hiess das Schiff am ganzen Rhein nicht anders als der „alte Mattes". Nach gleichzeitigen Zeitungsnachrichten versah der „alte Mattes" noch nach 35 Jahren angestrengter Tätigkeit mit Jugendkraft seinen Dienst. Die Versuche zur Hebung des Bootes blieben durch Versagen einer Lokomobile erfolglos. Es wurde später mittels Schiessbaumwolle gesprengt und die einzelnen Teile aus dem Wasser herausgeholt. Den Ersatz für den alten „Mathias Stinnes I" lieferte die Werft von Berninghaus, Duisburg, im Jahre 1882. Das neue Schiff erhielt Doppelmaschinen von Escher, Wyss & Co. in Zürich.

Aus Pietät gegen den alten Herrn Mathias wurden in Zukunft sämtliche Schleppdampfer der Firma mit dem Namen Mathias Stinnes und der laufenden Nummer bezeichnet.

An den alten „Mathias Stinnes I" knüpft sich noch eine geschichtliche Erinnerung, welche hier Platz finden soll und aus welcher hervorgeht, dass der Widerstand der Rheinschiffer gegen die Schleppschiffahrt noch jahrelang angedauert hat.

Im Frühjahr des Jahres 1848 spielte sich auf dem Rhein ein Vorkommnis ab, welches ein Augenzeuge in der Duisburg-Ruhrorter Zeitung im Jahre 1908 wie folgt schildert:

„Der Schreiber dieses wurde eines Tages als noch nicht 14jähriger Schiffsjunge auf einem Schiff, das in Andernach Tuffsteine nach Holland lud und von Köln dahin gepferdet war, von seinem Schiffer nach Neuwied geschickt, um dort einige Bestellungen und Einkäufe zu machen. Auf dem Wege rheinaufwärts, als er sich auf der Nette-Brücke einmal umschaute, sah er zu Irlich einen Schleppdampfer mit Anhang ankommen, und zwar „Mathias Stinnes I", was damals noch eine grosse Abwechslung war, denn zu der Zeit gab es noch nicht so viele Schleppboote wie heute. Als er nun nach Weissenturm kam und mit der Gierponte übergesetzt war, ging er in Neuwied seine Bestellungen ausrichten und sich auch ein wenig die Stadt besehen. Nach kurzer Wanderung jedoch hörte er kurz aufeinander mehrere Schüsse fallen und sah auch, wie viele Leute aus den Häusern kamen und in voller Hast aus Strassen und Gassen dem Rheine zu eilten. Nun machte auch er kehrt, weil ihm einfiel, von den Arbeitsleuten in Andernach gehört zu haben, dieser Tage würde etwas ganz besonderes bei Neuwied auf dem Rheine passieren, und nun bot sich auch allen Zuschauern hüben wie drüben, ein eigenartiges Schauspiel. Die Bauern und Pferdehalfer oder Pferdetreiber, vom drüben liegenden Dorfe Weissenturm, die meistens die bergwärts kommenden Schiffe mit ihren Pferden in Köln anholten und auch viele bis an ihren Bestimmungsort brachten, spürten nicht allein längst schon eine arge Schmälerung ihrer Einnahmen durch die Schleppboote, sondern sie fühlten auch, dass ihre ganze Existenz durch diese Schleppkonkurrenz bald zusammenfallen würde, deshalb wollten sie jetzt als Selbsthilfe noch ein letztes Mittel erproben. Sie hatten nämlich am unteren Teile auf dem Neuwieder Werth verschiedene Katzenköpfe und Böller aufgestellt und waren nun dabei, gar gewaltig zu schiessen, als der Schlepper unten am Schlossgarten ankam. Wenn ich nicht irre, gab es auch Gewehrschüsse, was das Zeug halten konnte, um den Schlepper zu schrecken und davor zu warnen, in die gefährliche Nähe zu kommen; er sollte entweder dort unten liegen bleiben, oder noch besser, den Anhang abwerfen, Kehrt machen und nie mehr von Ruhrort heraufkommen. Das waren die Gedanken und Wünsche der Pferdehalfer; doch „dä

ohlde Mattheis", wie er gewöhnlich genannt wurde, störte sich an nichts, guckte nicht rechts, nicht links, und zog nur fest und sicher, unbekümmert um alles, seine Strasse weiter. Nun waren aber doch die Begrüssungen und der Willkomm am Neuwieder Werth dem Schlepper wohl vorher bekannt gewesen, denn sein Ruderstuhl war ganz dicht mit alten eisernen Platten und Wielplanken bis weit über Manneshöhe verbarrikadiert und zugemacht, nur nach vorne war eine Öffnung zum Ausblick für den Steuermann frei gelassen. Kein Mensch war auf dem ganzen Boot zu sehen, nicht über Deck und auch nicht unter Deck. Die Portiers an Steuerbordseite waren sogar verschalt. Als nun das Boot immer näher an den gefährlichen Schiessstand herankam, wurde das Knallen erst recht ohrenbetäubend. Man sah und hörte nichts mehr wie Blitz und Knall und Pulverrauch, und trotzdem zog der ganze Schleppzug ruhig vorbei und die Halfer hatten das Nachsehen. Auf die Anhängeschiffe wurde kein Attentat versucht; doch hatten sie für den Mann am Ruder auch einigen Schutz angebracht. Das Schleppboot ist aber bis in den Hochsommer hinein immer weiter zum Schutze oder zum Andenken an diese Episode mit seinem verbarrikadierten Steuerstuhl rheinauf- und rheinabwärts gefahren. Und was hatten die Bauern und Pferdehalfer aus Weissenturm bei dieser Attacke erzielt? Des anderen Tages gegen Mittag kam eine Schwadron Husaren von Bonn durch Andernach und ritt bis Weissenturm, wo sie als Belohnung bis in den Sommer hinein überall da in Quartier gelegt wurde, wo ein Pferdestall vorhanden war. Ob noch andere Strafen für die Bewohner nachgefolgt sind, ist dem Einsender nicht bekannt. Es war eben das tolle Jahr 48."

* * *

Die Einführung der Dampfschleppschiffahrt auf dem Rhein ist, wie aus manchen Stellen der vorstehenden Ausführungen ersichtlich, zum Teil eine Folge der Eisenbahnen gewesen, welche durch Erschliessung anderer Kohlengebiete einerseits, durch Schnelligkeit des Transports andererseits dem Ruhrkohlentransport auf dem Rhein, wie er in der alten Form betrieben wurde, einen schwer zu bekämpfenden Wettbewerb schuf. Diese damaligen Bahnverbindungen jedoch waren noch so

unbedeutend und ausschliesslich zum Zwecke der Herstellung kurzer Verbindungen von Zechen nach Verschiffungsorten angelegt, dass sie zur Zeit der Einführung der Dampfschleppschiffahrt einen entscheidenden Einfluss nicht hatten.

Wohl aber stand eine solche Beeinflussung am Horizont und zwar durch das Projekt der Köln-Mindener Bahn mit ihren Anschlüssen, welches bereits im Jahre 1830 aufgetaucht war, und unter anderen im alten Harkort einen ebenso unermüdlichen wie agitatorischen Verfechter fand.

Es ist bekannt, dass König Friedrich Wilhelm III. den Bahnen keineswegs geneigt war. Sein Ausspruch: „Alles soll Karriere gehen, die Ruhe und Gemütlichkeit leidet aber darunter. Kann mir keine grosse Seligkeit davon versprechen, ein paar Stunden früher in Berlin oder Potsdam zu sein", ist dafür charakteristisch. Auch der damalige Generalpostmeister von Nagler, sowie fast alle regierungsseitig beauftragten Kommissare waren Gegner des neuen Verkehrsmittels. Noch im Jahre der Betriebseröffnung der ersten preussischen Bahn Berlin-Potsdam, im Jahre 1838, äusserte der erwähnte Generalpostmeister über die Anlage: „Dummes Zeug; ich lasse täglich diverse Sechssitzposten nach Potsdam gehen und es sitzt niemand darin. Die Leute sollten ihr Geld lieber zum Fenster hinauswerfen, ehe sie es zu einem so unsinnigen Unternehmen hingeben".

Der damalige Kronprinz jedoch, der spätere König Friedrich Wilhelm IV. sprach bei einer Fahrt auf der Lokomotive jener Bahn die prophetischen Worte: „Diesen Karren, der durch die Welt rast, hält kein Menschenarm mehr auf."

Fünf Jahre hat es gedauert, ehe die erste preussische Bahn von kaum 4 deutschen Meilen Länge in Betrieb kam, und eines Zeitraumes von 17 Jahren hat es bedurft, ehe die Köln-Mindener Bahn im Jahre 1847 in Betrieb genommen wurde.

Ebenso eigenartig wie interessant ist es, an dieser Stelle festzustellen, dass der umfassende Geschäftsgeist des alten Mathias Stinnes die Wichtigkeit und die notwendigen Folgen der Köln-Mindener Bahn

für seine Vaterstadt, deren Schiffahrt und Kohlenhandel voraussah, wie er diesem Einfluss entgegenzuarbeiten trachtete.

Nicht etwa durch eine Bekämpfung der Bahnprojekte überhaupt, im Gegenteil. Wir werden gleich sehen, dass auch auf dem Gebiete der allgemeinen Förderung der Bahnbauten Mathias Stinnes eine sehr erhebliche Wirksamkeit entfaltet hat, wohl aber versuchte er, den Schienenweg der Köln-Mindener Bahn über Mülheim zu leiten, statt über Oberhausen, wie es in der Trasse geplant war.

Wie richtig Stinnes gesehen hatte, hat der Erfolg gelehrt. Oberhausen bestand bei Eröffnung der Köln-Mindener Bahn im Jahre 1847 nur aus einigen Häusern und ist heute zur Industriestadt von über 120 000 Einwohnern herangewachsen. Seine Entstehung hat Oberhausen ausschliesslich der Köln-Mindener Bahn und der im Jahre 1848 erbauten Bahn Oberhausen-Ruhrort zu verdanken.

Gegen den Ausbau der Köln-Mindener Bahn über Mülheim sollen damals die Mülheimer selbst protestiert haben. Die Festschrift zum 100jährigen Bestehen Mülheims als Stadt sagt darüber:

„Ein derartiger Protest wäre ja für die Mülheimer, für die die Ruhrschiffahrt beinahe alles bedeutete, und die sich keine Vorstellung davon machen konnten oder wollten, dass die Eisenbahn dermaleinst diese Schiffahrt sowieso brachlegen würde, leicht verständlich und er mag auch laut genug erhoben worden sein. Aber aus den Akten der Mülheimer Handelskammer ersehen wir, dass diese sofort nach ihrer Errichtung im Frühjahr 1841 bei den zuständigen Stellen nachdrücklich für die Bahn über Mülheim eingetreten ist, und aus den im Düsseldorfer Staatsarchive beruhenden Akten des Landratsamtes Duisburg geht weiter hervor, dass, als die Anlegung dieser schon im Jahre 1841 in Angriff genommen wurde, die Bürgermeisterei Mülheim sich ohne Schwierigkeiten bereit erklärte, die auf 20000 Taler berechneten Kosten für die Anlage innerhalb ihres Gebietes bereitzustellen. Es kam bald darauf zu einem Vertrage zwischen der Gemeinde Mülheim und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, der leider nicht vorliegt. Die Vermessungen begannen im Jahre 1844; als Kommissar zur Abschätzung des Grundeigentums

wurde von Mülheim der Taxator Stockfisch zu Broich vorgeschlagen. Am 21. März 1844 teilte der mit der Absteckung der Linie betraute Ingenieur dem Landrat mit, dass diese Linie folgende Orte berühren werde: „Duisburg, Stockfeld, Düssern, Kolkmannshof, Alstaden (Ruhrübergang), Lipperheide, *Oberhausen,* Feldmark, Lipperheidebaum, Sandgarten, Pausmühlen, Vogelheim, Haus Bergen etc."

Die erste Eisenbahn, die Mülheim berührte, war die Bergisch-Märkische, welche 1848 den Betrieb von Elberfeld nach Dortmund eröffnet hatte und *1862* weiter nach Duisburg geführt wurde. Dann erst folgte im Jahre 1866 die vorerwähnte Rheinische Bahn; endlich 1876 die Ruhrtalbahn Mülheim-Broich, Saarn-Kettwig. Die Eröffnungsdaten dieser und der anderen Strecken sind a) Styrum-Dortmund am 5. Oktober 1862; b) Styrum-Duisburg am 1. Mai 1862; c) Styrum-Ruhrort am 4. Dezember 1867; d) Speldorf-Heissen am 1. September 1866; e) Mülheim (Ruhr)-Broich und Styrum-Broich im März 1876; f) Speldorf-Broich am 3. Oktober 1885 und g) Styrum-Oberhausen am 16. April 1888.

Verstaatlicht wurde die Köln-Mindener Bahn am 20. Dezember 1879, die Bergisch-Märkische am 28. März 1882, die Rheinische am 14. Februar 1880.

Diese Angaben sollen hier vorgreifend Platz finden.

Durch die Trasse der Köln-Mindener Bahn wurde die Hauptstrasse für den Kohlentransport von Essen nach der Ruhr nicht berührt.

Schon sehr frühzeitig, und das soll besonders hier festgehalten werden, ist aber durch die Initiative der Zechen und zwar insbesondere durch die Tatkraft von Mathias Stinnes der Versuch einer Abhilfe gemacht worden.

Schon im Jahre 1838 wurden die Zechen Sellerbeck durch Mathias Stinnes, dem Hauptgewerken der Zechen, vermittels Schienenweges mit Mülheim bezw. der Ruhr verbunden. Diese Bahn wurde, obwohl sie mit Lokomotivkonzession ausgerüstet war, vermittels Pferden betrieben.

Dabei wurde, um die Kraft der Pferde möglichst ausnutzen zu können, bei den absteigenden Strecken, wo die Wagen allein liefen, das Zugpferd ausgespannt, in einen kleinen Bühnenwagen gesetzt und mit heruntergefahren, so dass im wesentlichen der Pferdezug nur bergauf stattfand, wogegen bergab die Schwerkraft allein als Antriebsmittel wirksam war.

Die Wagenzüge bestanden aus 8 bis 10 Wagen. Im Jahre 1841 stellte die Zeche Wiesche einen Anschluss an die Sellerbecker Bahn her.

Im Jahre 1839 wurde auf Betreiben verschiedener Interessenten, an deren Spitze Mathias Stinnes stand, die Mülheim-Borbecker Aktienstrasse gebaut. Das Aktienkapital betrug 30000 Taler; die Strecke wurde am 12. Oktober 1839 eröffnet und dadurch eine neue Verbindung mit Essen geschaffen.

Diese beiden Strassenunternehmungen, insbesondere aber die Sellerbecker Eisenbahn, sind Vorläufer für ein weit grosszügigeres Projekt des alten Herrn Mathias, durch welches nunmehr die Essener Zechen mit Mülheim in Verbindung gebracht werden sollten. Dieses Unternehmen bezweckte im wesentlichen eine Verlängerung der bereits bestehenden mit Pferden betriebenen Eisenbahn Mülheim-Sellerbeck nach Essen.

Bei diesem Projekt kommt nun bereits der Gegensatz zwischen Ruhrort und Mülheim zum deutlichen Ausdruck.

Schon im Jahre 1835 war dem nächst Mathias Stinnes grössten Kohlenkaufmann des Ruhrgebiets, Franz Haniel zu Ruhrort, die Konzession zur Erbauung einer Bahn vom Rhein (Ruhrort) nach Stalleicken erteilt worden.

Diese Konzession war jedoch, da die Baufrist weder innegehalten noch überhaupt ernstliche Anstrengungen zur Erbauung der Bahn gemacht wurden, im Jahre 1839 erloschen.

Zwar bemüht sich Haniel um eine Verlängerung der Konzession und zwar unter Darlegung der Transportverhältnisse, welche seiner Ansicht nach den Verkehr des Essener Kohlenreviers sowieso nach Ruhrort ablenken.

Zur selben Zeit aber, nämlich am 23. Oktober 1839, beantragt Mathias Stinnes die Erteilung der Konzession für die Anlage einer Eisenbahn zum Kohlen- und Gütertransport von Mülheim-Ruhr bis Essen.

Diese Eisenbahn soll die Verlängerung der Mülheim-Sellerbecker Bahn darstellen.

Die Eingabe ist bezüglich des nunmehr beginnenden Wettstreits zwischen Ruhrort und Mülheim wiederum höchst charakteristisch; ihrem Text nach lautet sie:

„Seit mehreren Jahren wird es immer merkbarer, dass der bisherige Transportweg für die Steinkohlen aus den Kohlenrevieren der Grafschaft Mark und dem Essen-Werdenschen nach dem Rheine, der Ruhrstrom, wegen häufiger Unterbrechung der Schiffahrt auf demselben, veranlasst teils durch zu niedriges Wasser, teils durch häufige Schleusenreparaturen, für die auf den Märkten notwendige Masse dieses Brennmaterials nicht mehr ausreichen will, weshalb auch schon jetzt ungefähr eine Million Zentner Kohlen per Achse von den Kohlengruben bei Essen nach Ruhrort und nach Mülheim-Ruhr transportiert werden. Da nun der Verbrauch der Steinkohlen wegen grosser Abnahme und Teuerung des Brandholzes *bei der sich rasch entwickelnden Industrie* von Jahr zu Jahr steigen muss, so wird es zur Vermeidung eines Mangels an Brandmaterial, und einer übernatürlichen Steigerung des Preises desselben unumgänglich erforderlich, eine Eisenbahn aus den reichen Kohlenfeldern des Essen-Werdenschen Bergamtbezirks, nordwärts der Ruhr, anzulegen, dadurch den Transport jenes Materials zu erleichtern und wohlfeiler zu machen, und so jenem zu befürchtenden Mangel, resp. der Überteuerung zu begegnen.

Längst schon würde dies Projekt auch zur Ausführung gekommen sein, wenn nicht der Herr Franz Haniel zu Ruhrort von Sr. Majestät dem Könige unter dem 1. April 1835 eine Konzession zur Anlage einer solchen Eisenbahn von dem Rheine über Schoenebeck, Altendorf bis Stalleiken erhalten hätte, wodurch der Unternehmungsgeist eines jeden Dritten für eine solche Anlage gehemmt wurde. Diese Konzession ist indess mit Ende Juni dieses Jahres erloschen, indem Herr Haniel bis dahin auch nicht das geringste für die Realisierung des Projekts getan hat, — vielleicht weil ein anderes für ihn wesentlicheres und grösseres Interesse Veranlassung war, die Anlage seiner konzessionierten wie der jeder anderen Eisenbahn möglichst lange zu verhindern.

Da nun solchergestalt jetzt dem Unternehmungsgeist wieder ein freies Spiel eröffnet ist, so hat der untertänigst Unterzeichnete sich entschlossen, zum Kohlentransport eine Eisenbahn von Mülheim-Ruhr bis Essen anzulegen, und dazu ev. die bereits fertige Eisenbahn der Steinkohlenzeche vereinigte Sellerbeck mit zu benutzen.

Einem Königl. Hohem Ministerio erlaubt sich derselbe deshalb beikommend, das bereits aufgenommene Nivellement und eine Situationszeichnung, auf welcher die zu wählende Bahnlinie ungefähr verzeichnet ist, nebst einem approximativen Kostenanschlag untertänigst vorzulegen, und zur Erläuterung dafür ebenmässig nachstehendes anzuführen:

Es ist höchst wahrscheinlich, dass wie schon bemerkt, die eine Eisenbahn mit der bereits fertigen Bahn der Steinkohlenzeche Sellerbeck so in Verbindung gesetzt werden kann, dass sie nur als eine Fortsetzung derselben anzusehen ist, wogegen den Eigentümern der Sellerbecker Eisenbahn ein billiges Bahngeld zu vergüten sein dürfte. Nur in dem Falle, dass jene Grubengewerkschaft dies beharrlich verweigern möchte, würde die Bahn direkt von Mülheim-Ruhr aus angelegt werden müssen.

Die neue Bahn würde dann grösstenteils von der Ruhr aus neben der vorhandenen Eisenbahn durch das Dorf Eppinghofen und im sogenannten Eppinghofer Bruch heraufgelegt werden müssen.

Vom Eppinghofer Bruch aus wäre zur Überschreitung des Wasserscheiders zwischen dem Ruhrtale und dem sogenannten Schoelerpader-Bruche ein Tunnel oder eine Tagesstrecke von beiläufig 100 Ruten Länge anzulegen.

Da dieser Tunnel nur erdige Gebirgsarten, Lehm und Mergel und etwas Kies oder Grand durchschneidet, so soll derselbe elliptisch ausgemauert und gewölbt werden.

Vom Tunnel nach dem Schoelerpader Bache bei dem Bauernhofe Stensbeck bietet ein sanftabfallendes Tal die zweckmässigste Linie für die Anlage der Bahn dar.

Im Tale des Schoelerpader Bachs bei Stensbeck ist eine Aufschüttung nötig, um die Höhe des jenseitigen Gebirgshanges zu erreichen. Von hier würde die Bahnlinie nach den Steinkohlenzechen vereinigte Hagenbeck, Schoelerpad, Hobeisen und Saelzer und Neuack bis Essen gehen.

Die grösste Steigung der Bahn wird nicht stärker als 1 : 74 sein, der Radius der Krümmungen bei dem noch anzulegenden Teile der Bahn wird nicht unter 600 Fuss betragen, dagegen wären, wenn die Sellerbecker Eisenbahn mit benutzt würde, auf dieser einzelne Krümmungen stärker.

Die Bahn soll doppelspurig gemacht, und vorläufig zur Pferdeförderung eingerichtet werden. Würden später Pferdekräfte zum Transport nicht mehr ausreichen, so müsste man zur Anwendung von Dampfschleppwagen übergehen, und die dafür nötigen Einrichtungen alsdann vorab noch treffen. Kann die Verbindung der projektierten Eisenbahn mit dem Schienenwege der Steinkohlenzeche Sellerbeck zustande gebracht werden, so wird die Spurweite derselben nur 30 Zoll betragen, weil dies die Spurweite der Sellerbecker Eisenbahn ist; möchte die gewünschte Einigung aber nicht auszuführen sein, so soll der Spur eine angemessene grössere Breite gegeben werden. Die Bahn soll hauptsächlich nur zum Transport der Steinkohlen, nebenbei aber zum Transport nicht postpflichtiger Güter benutzt werden. Personenbeförderung bleibt vorläufig darauf ganz ausgeschlossen.

Die Ausführung der Anlage wird in folgender Art geschehen:

Der untertänigst Unterzeichnete verpflichtet sich als Hauptübernehmer das notwendige Anlagekapital dazu herbeizuschaffen, und zwar sollen dafür:

a) wenn die Einigung mit der Grubengewerkschaft der Zeche Sellerbeck zustande kommt, 320 Aktien à 250 Taler kreiert werden, das ganze Kapital alsdann folglich 80000 Taler betragen oder
b) wenn diese Einigung nicht zu bewerkstelligen ist, so werden 480 Aktien à 250 Taler oder zum Gesamtbetrage von 120000 Talern kreiert.

Einem jeden ist es gestattet, soviel Aktien dafür zu zeichnen, bis die Kapitalsummen erreicht sind, diejenigen Aktien, welche etwa nicht emittiert werden können, behält der untertänigst unterzeichnete Hauptenterpreneur für seine Rechnung. Jeder Aktionär hat mit dem Hauptenterpreneur gleiche Rechte an der Eisenbahn, nur dann, wenn sich sämtliche Aktionäre bei irgend einem Beschlusse nicht einigen können, entscheidet die Stimme des Hauptenterpreneurs. Sämtliche Aktionäre bleiben für den Betrag der von ihnen gezeichneten Aktien der ganzen Gesellschaft haftbar.

Die Aktionäre wählen einen unbesoldeten Vorstand, dessen Präses der Hauptenterpreneur ist; ferner wählen sie zu besoldende

Werkverständige (Ingenieure) zur Leitung des Bahnbaues, erteilen denselben die notwendigen Instruktionen und bestimmen ihre Besoldung.

Der Transport der Kohlen über die Eisenbahn geschieht für Rechnung der Aktionäre. Aus der sich dadurch ergebenden Einnahme werden die Zinsen des Aktienkapitals bis zu höchstens 5 Prozent bestritten und zugleich ein angemessener Reservefonds. Nur dann, wenn der Reservefonds hinreichend stark sein möchte, kann eine Dividende auf die Aktien entrichtet werden.

Nach Ablauf der durch das Gesetz bestimmten Zeitfrist ist es jedem Dritten erlaubt, die Bahn gegen ein angemessenes Bahngeld zu benutzen, jedoch nur unter Beachtung der von der Regierung genehmigten oder festgesetzten polizeilichen Vorschriften.

Die *Notwendigkeit der Anlage einer Eisenbahn für den Kohlentransport* ist schon eingangs dieses auseinandergesetzt, es bleibt daher hier nur noch anzuführen, in wiefern die hier angeführte Bahnlinie am nützlichsten und jeder anderen vorzuziehen sei.

Zunächst muss hierfür erwähnt werden, dass diese Linie in ihrer ganzen Ausdehnung die reichsten Kohlenfelder durchschneidet. Dass diese Kohlenfelder alle Kohlensorten, die im Handel vorkommen, in grossen Massen liefern können, dass also dadurch der Hauptzweck der Bahn: „möglichst wohlfeiler Kohlentransport“ in vollem Masse und am besten erreicht werden wird. Von Mülheim aus können nämlich die Kohlen auf der Ruhr, da keine Schleusen mehr zu passieren, und der Strom fast immer fahrbar ist, entweder über Ruhrort oder über Duisburg leicht und wohlfeil in den Rhein geführt werden, man erhält bei der Wahl dieser beiden Orte zugleich Gelegenheit, am Rhein den für die Kohlenmagazine notwendigen Raum zu gewinnen, der zu Ruhrort bereits so sehr mangelt, dass gerade wohl deshalb die hohe Staatsregierung die Anlage eines Kanals aus der Ruhr nach Duisburg so sehr befördert und unterstützt hat. Demnächst bleibt zu berücksichtigen, dass die hier projektierte Bahn bei weitem die wohlfeilste sein wird, weil sie die kürzeste Linie bildet und kein schwieriges Terrain zu überschreiten hat.

Endlich ist zu erwägen, dass wenn eine Eisenbahn von Mülheim nach Essen ausgeführt wird, die Stadt Mülheim ungemein gewinnen wird, ohne dass dadurch irgend einem andern Ort der geringste Nachteil erwächst oder erwachsen kann. Von Mülheim aus müssen nämlich die Kohlen stets entweder nach Ruhrort oder nach Duisburg gebracht werden, und jeder dieser Handelsplätze bleibt deshalb zum Kohlenhandel in seiner gegenwärtigen Lage. Diese Vorteile gewährt aber nicht eine jede andere Bahnlinie; und besonders nicht die, welche mittels allerhöchster Kabinettsordre vom 1. April 1835 dem Herrn Franz Haniel konzessioniert war.

Diese Bahn wird nämlich:

1. schon von der Zeche Hagenbeck und Schoelerpad an aus dem eigentlichen Kohlenreviere abweichen und mehr nördlich der Emscher zugeführt werden müssen. Dadurch würde nur das Produkt der entferntesten Gruben darauf transportiert werden können, wobei die näher und am nächsten gelegenen Zechen dieselbe garnicht benutzen könnten. Schon an und für sich müssten dadurch die Transportkosten natürlich teurer werden.
2. würden nicht alle Kohlensorten, sondern nur sogenannte Fettkohlen zur Bahn gelangen.
3. wie schon erwähnt, mangelt es in Ruhrort an Raum zu Kohlenniederlagen, und der vorhandene ist mit geringer Ausnahme in den Händen der Ruhrorter Kohlenkaufleute. Diese würden bei der Anlage einer Eisenbahn von Ruhrort aus nach den Steinkohlenzechen, also gleichsam ein Monopol erhalten, und alle Konkurrenz niederdrücken können.
4. wird eine Eisenbahn von Ruhrort nach den Steinkohlenrevieren ungemein kostspielig werden, weil im Rheintale auf beiläufig eine Stunde weit die Bahn entweder auf einem 20 Fuss hohen Damm oder auf ein eben so hohes Pfahlwerk gelegt werden müsste. Eins wie das andere würde ungeheure Kosten veranlassen, zur Deckung der Zinsen des Anlagekapitals könnte deshalb das Bahngeld nicht anders als sehr hoch gestellt werden, ausserdem

würde es sich noch fragen, ob diese Bahnanlage bei hohem Rheinstande und beim Eisgange der Umgegend nicht so gefährlich werden dürfte, dass dieselbe schon in polizeilicher Hinsicht zu untersagen sein möchte.

5. vorzüglich aber ist zu erwägen, dass wenn eine Eisenbahn zum Kohlentransport direkt von Ruhrort nach den Steinkohlenrevieren angelegt wird, die beiden Städte Mülheim und Duisburg von derselben ganz abgeschnitten, und dadurch von Ruhrort dergestalt überflügelt werden, dass vorzüglich Mülheim, welches sich mit 26000 Einwohnern bisher fast lediglich vom Kohlenhandel nährt, unausbleiblich völlig zu Grunde gehen müsste.

Die hier angeführten Gründe sind sämtlich so augenfällig und unstreitbar, dass bei einiger Berücksichtigung derselben ein hohes Ministerium gewiss nicht anstehen werden, der Ansicht:

„dass nur eine Eisenbahn von Mülheim nach Essen und weiter, nicht aber von Ruhrort dahin angelegt werden dürfen, vollkommen beizupflichten."

Sollte entgegnet werden, dass beide Bahnlinien zugleich auszuführen wären, so bleibt zu erwägen, dass für zwei Eisenbahnen vorläufig die zu transportierenden Massen Güter noch viel zu gering sind, als dass beide zu gleicher Zeit bestehen könnten.

Deshalb müsste die eine oder die andere dieser Bahnen unausbleiblich zu Grunde gehen, und da die Ruhrorter Kohlenkaufleute zufällig zugleich Hauptbesitzer oder Hauptgewerke an den Essenschen Steinkohlenzechen sind, so würde jenes unglückliche Loos nur die Mülheimer Eisenbahn treffen können, denn die Ruhrorter Kohlenkaufleute würden ihren Kohlenbedarf von ihren Gruben gewiss nur allein über die Eisenbahn nach Ruhrort befördern.

Dieserhalb kann und darf dann auch vorläufig wenigstens für den Kohlentransport nur eine Eisenbahn konzessioniert werden, und zwar jedenfalls nur die für das gesamte Publikum am nützlichsten und notwendigsten.

Nach alledem, was der untertänigst Unterzeichnete hier vorzutragen sich erlaubt hat, dürfte es sich zur Evidenz herausstellen, dass hier nicht das besondere eigene Interesse desselben, sondern lediglich dass

des grossen Publikums ins Auge gefasst ist, und dass das ganze Unternehmen auf ebenso dringenden, als wohlerwogenen Rücksichten beruht.

Derselbe bittet demnach untertänigst: ihm die erbetene Konzession zur Anlage einer Eisenbahn von Mülheim bis Essen für Steinkohlen- und Frachtgütertransport in der bezeichneten Art, und mit der ausdrücklichen Begünstigung, dass vor Ablauf von 10 Jahren keine andere Bahn zum Kohlentransport von Ruhrort bis Essen angelegt werden dürfe, hochgeneigtest, und zwar mit der Bestimmung erteilen zu wollen, dass die Bahn längstens in 2½ Jahren völlig ausgebaut und für den Transport eröffnet sein müsse."

Die Wichtigkeit der Eingabe wird vom Oberpräsidenten von Vincke anerkannt, aber für eine ausschliesslich die Rheinprovinz angehende Angelegenheit erklärt.

Die letztere Auffassung ist insofern einigermassen auffallend, als Vincke bis zu dieser Zeit der Ruhrschiffahrt das äusserste Interesse zuwandte und eigentlich erkennen musste, dass ausschliesslich durch eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen die Ruhrschiffahrt auf der Höhe gehalten werden konnte.

Gegen die Eingabe von Stinnes wendet sich Haniel in einem Schreiben an das Oberbergamt Dortmund unter Anführung der nachstehenden für die allgemeine Lage nicht uninteressanten zehn Punkte. Er macht aufmerksam:

1. auf die Schwierigkeit der Anlegung der Sellerbecker Bahn betreff der Grunderwerbung bei dem dort geteilten Eigentum,
2. auf das sehr starke Gefälle der Sellerbecker Eisenbahn, welches auf längere Strecken nach der vorliegenden Nivellementskarte 1 auf 68, 1 auf 59,16, 1 auf 41¾, sogar 1 auf 34,18 beträgt.
3. auf das sehr schwierige Terrain von der Sellerbecker Bahn bis nach den Essener Gruben, wo lange Tunnels und hohe Aufschüttungen unvermeidlich sind,
4. auf die ungenügende schmale Sellerbecker Bahn und kleine Förderwagen von 12 Scheffel, die nach den seither gemachten Erfahrungen einem ausserordentlichen Verschleiss unterworfen

sind, weshalb er auf mehrfaches Anraten für die fragliche Rheinbahn die für Lokomotivbahnen vorgeschriebene Breite von 4 F. 8½ Z. engl. und Wagen von ca. 50 Scheffel zu nehmen beabsichtigt.

„Hierdurch wird neben einem ungleich wohlfeileren Betrieb zugleich der wichtige Zweck erreicht, dass diese Bahn sich bei einer möglichen zukünftigen Ausführung der Köln-Arnheimer, sowie der Rhein-Weser-Bahn gleich an diese beiden wichtigen Bahnlinien anschliessen kann;"

5. auf den Übelstand, dass die Bahn 2 Gesellschaften angehören würde,
6. „auf den in der Tat enormen Wert der Mülheimer Grundstücke — der Hauptgewerke und Deputierte der Zeche Vereinigte Sellerbeck — Herr Mathias Stinnes — scheute sich nicht, für den von seinem Ackerlande zur Sellerbecker Eisenbahn benutzten Flächenraum Taler 1,— per Rute jährliche Entschädigung, zu 4 Prozent ein Kapitalwert von 4500 Taler p. preuss. Morgen zu verlangen und diese Forderung im Wege des Prozesses durchführen zu wollen; — derselbe kaufte kürzlich einen grossen Teil des zum Mülheimer Hafen projektierten Terrains zu hohen Preisen auf, wodurch das dortige gelegene Land meist in eine Hand gebracht ist," —
7. auf den Mangel an sicheren Niederlagen auf der Ruhr; — die jetzt bestehenden sind mit 2½ Taler ca. per Rute jährlicher Pacht à 4 Prozent ein Kapitalwert von 11250 Taler p. Morgen, wofür ich selbst 2 Magazine auf 12 Jahre übernehmen müsste, verpachtet; —
8. auf das mehrfache Verarbeiten der Kohlen, die in Mülheim *aus*geladen, in die Nachen *ein*geladen, sodann grösstenteils in die Ruhrorter Magazine wieder ausgeladen und endlich erst in Rheinschiffe geladen werden, wodurch viel Verlust und viele Kosten entstehen und die Kohlen sehr leiden,
9. auf die grösste Schwierigkeit und Kosten des Transports von Mülheim hierher bei kleinen Massen und endlich
10. macht er ganz ergebenst darauf aufmerksam, dass durch die Fortsetzung der Sellerbecker Bahn sehr viele Zechen im Mülheimer Gebiete, von welcher ein Fremder, der Prinz von

Hessen-Darmstadt, die sehr beträchtliche Zehnteinnahme bezieht zum Nachteil der vielen im Essener und Märkischen Berg-Amts-Bezirke befindlichen Kohlengruben aufgeschlossen werden, welche letztere dem Staate eine sehr bedeutende jährliche Revenue einbringen und die hierdurch auf einigen Schutz Anspruch machen zu dürfen hoffen.

In der Tat wird am 28. Januar 1840 das Gesuch von Stinnes um Erteilung der Konzession abgewiesen. Aber hierbei beruhigt sich natürlich Mathias Stinnes nicht.

Schon 3 Wochen nach dem ablehnenden Bescheid geht ein neues Gesuch an das Staatsministerium, in welchem nunmehr in die Details der zu machenden Anlage und insbesondere in recht interessante Berechnungen eingegangen wird.

Die Kosten der ganzen Anlage werden daher resp. zu 100000 Talern und zu 150000 Talern veranschlagt, je nachdem der bereits vorhandene Sellerbecker Schienenweg dazu mitbenutzt wird, oder die Bahn selbständig für sich von Mülheim aus ganz ausgebaut werden müsste.

Die gegenwärtigen in Betrieb stehenden Steinkohlengruben, von denen die Bahn sofort Kohlen transportieren könnte, sind:

| | | |
|---|---|---|
| die Zeche Wiesche mit einem Förderquantum von . . | 800000 | Scheffel |
| die Zeche Schölertal mit einem Förderquantum von . | 300000 | „ |
| die Zeche Hagenbeck mit einem Förderquantum von . | 500000 | „ |
| die Zeche Hobeisen mit einem Förderquantum von . . | 150000 | „ |
| die Zeche Saelzer u. Neuack mit einem Förderquantum von | 400000 | „ |
| zusammen . . | 2150000 | Scheffel |

Bei dieser Veranschlagung ist ausdrücklich berücksichtigt, dass diese Gruben nicht ihre ganze Förderung, sondern nur ein Teil derselben auf der Eisenbahn abfahren werden.

Später werden noch hinzutreten, die gegenwärtig nicht in Betrieb stehenden Gruben und Mutungen Blumendelle, Rosendelle, Kämpgeswerk, Kleiflappen, Helena Amalia, Friederike Mathias, Hoffnung Ernst und mehrere andere, so dass das zu transportierende Produkt an Steinkohlen selbst gewiss an 4 Millionen Scheffel Kohlen betragen dürfte.

Es sollte bei der Berechnung für die pekuniären Vorteile der Bahnanlage indess hier nur das gegenwärtig vorhandene gleich 2 Millionen Scheffel Kohlen zu transportieren angenommen werden.

Das ganze Anlagekapital zu 150000 Talern angenommen,

| | | |
|---|---|---|
| macht à 4 Prozent Zinsen . . . . . | 6000 | Taler |
| Unterhaltungskosten der Bahn und Fördergefässe 10 Prozent | 15000 | „ |
| Verwaltungskosten . . . . . | 3000 | „ |
| Summa . . | 24000 | Taler |

Ein Pferd bringt täglich 250 Scheffel Kohlen von den genannten Gruben durchschnittlich angenommen nach Mülheim; an 280 Arbeitstagen transportiert ein Pferd also 7000 Scheffel.

In einem Jahre ist ein Pferd mit Knecht füglich für 450 Taler zu unterhalten, ein Scheffel Kohlen kostet also an Transport gleich $2^2/_7$ Pfennige oder 2 Millionen Scheffel in runder Summe gleich 12700 Taler.

Die Ein- und Ausladekosten werden betragen pro 100 Scheffel, 6 Sgr. mithin von 2 Millionen Scheffeln . . . . . 4000 Taler, sämtliche Ausgaben betragen hiernach 40700 Taler.

Wird nun pro Scheffel durchschnittlich 9 Pfg. Transportkosten angenommen, so kommen dafür ein gleich 50000 Taler.

Zur Bildung eines Reservefonds sowie zu einer späteren Dividende blieben also jährlich zu verwenden 9300 Taler.

Die Bahnanlage wird sich also jedenfalls rentieren, vorzüglich, da zu dem Überschuss von 9300 Talern noch die Einnahme vom Frachtgütertransport hinzutritt.

Hiernächst blieb nur noch die Nützlichkeit der Bahnanlage für das Staatsinteresse sowie die Notwendigkeit für das Publikum oder die Bewohner der Provinz darzutun.

Das Interesse des Staates wird bei der Ausführung des hier untertänigst vorgetragenen Projekts dadurch wesentlich befördert, dass von sämtlichen Kohlen, die mittels dieser Bahn nach Mülheim zum weiteren Transport auf der Ruhr gefördert werden, gegenwärtig für jede 16 Zentner Kohlen 7 Sgr. 4 Pfennige, später nach dem dafür promulgierten Gesetze 6 Sgr. Ruhrschiffahrtsgefälle erhoben werden. Direkt ist ferner das

Staatsinteresse auch dadurch in Vorteil gestellt, dass durch diese Bahnanlage die Transportkosten der Kohlen bedeutend billiger zu stehen kommen werden, mithin solche im Auslande mit fremden Kohlen besser konkurrieren können, wodurch der Absatz bedeutend vermehrt und die Einnahme des Staates an Königlichen Berggefällen nicht unansehnlich gesteigert werden dürfte. Das Gesamtpublikum am Rheinstrom würde bei einer möglichen Ermässigung der Kohlenpreise natürlich am meisten gewinnen; für die Bürgermeisterei Mülheim speziell ist die Ausführung der Bahnanlage aber geradezu eine Lebensfrage. Mülheim hat zwanzigtausend Seelen Einwohner. Der Haupterwerbszweig, wenn nicht zu sagen der einzige, ist der Kohlenhandel und die damit verbundenen oder davon herrührenden Beschäftigungen, denn davon nähren und kleiden sich mehr als ein Viertel seiner Bewohner, wie dies durch das hier beigefügte amtliche Zeugnis der Ortsbehörde dargetan wird.

Würde nach Mülheim keine Eisenbahn gelegt, eine solche aber nach irgend einem anderen Orte geführt, so ist eine unausbleibliche Folge davon, dass der Kohlenhandel sich von Mülheim ganz weg und nach dem Punkte hinziehen muss, wo eine Eisenbahn das Mittel gibt, die Kohlen wohlfeiler und gut zu erhalten. Eine furchtbare Verarmung würde deshalb das Los der gesamten Bürgermeisterei Mülheim alsdann sein, wenn nicht die Mittel gegeben würden, daselbst beim Kohlenhandel mit anderen Orten zu konkurrieren. Die Anlage der projektierten Eisenbahn ist dazu das einzig Dienliche. Die Nützlichkeit sowie die Notwendigkeit einer Eisenbahnanlage von Mülheim nach Essen durch die hier befindlichen reichen Steinkohlenreviere dürfte sonach wohl als begründet anzunehmen sein.

Diese Ausführungen von Mathias Stinnes werden durch den Bürgermeister von Mülheim in einer recht beweglichen Eingabe unterstützt, welche dem Gesuch von Stinnes, wie oben von ihm selbst erwähnt, beigegeben ist.

In dieser Eingabe wird die gesamte Lage der Stadt Mülheim um jene Zeit charakteristisch wie folgt beleuchtet:

„Die Fortsetzung der Eisenbahn zwischen Mülheim a. d. Ruhr und der Kohlenzeche Sellerbeck nach den mehreren Kohlenzechen bei Essen,

um von diesen die Kohlen bequemer und mit geringeren Kosten nach dem Rheine zu transportieren, ist sowohl im allgemeinen, als vorzüglich für Mülheim von so grosser Wichtigkeit und Nützlichkeit, dass es darüber wohl keines Zeugnisses bedarf, indem von diesem Unternehmen *die künftige Subsistenz und der Wohlstand dieses Landesteils und insbesondere der Stadt Mülheim* abhängt.

Die hiesigen Fabriken sind unerheblich, die grosse Menschenzahl ist auf die Förderung, den Transport und den Handel der Kohlen hingewiesen.

Diese Haupterwerbsquelle der hiesigen Bewohner kann denselben nur durch die recht baldige Ausführung des projektierten Kohlentransport-Schienenweges von hier zu den Zechen bei Essen erhalten und befestigt werden.

Es ist hierüber nur eine Stimme im Publikum und der Gegenstand sowohl für den Staat als für seine Untertanen hiesiger Gegend von so hoher Wichtigkeit, dass derselbe alle Aufmerksamkeit und die möglichste Beförderung verdient, um welche ich so inständigst, als untertänigst zu bitten mich verpflichtet fühle und zwar nicht aus partikularem Interesse, da ich weder an Kohlenzechen beteiligt noch Gutbesitzer bin und auch kein Gewerbe betreibe, sondern lediglich um das Interesse der Allgemeinheit des hiesigen Ortes und seiner Umgegend willen.

Noch im Jahre 1829 zählte die hiesige Gemeinde erst 17500 Seelen, wogegen dieselbe jetzt nächst 22000 Seelen umfasst.

Diese aussergewöhnliche oder unverhältnismässige Vermehrung ist Folge der Zunahme der Konsumption und des Handels der Kohlen am hiesigen Orte.

Der grösste Teil dieser Volksmasse lebt lediglich von diesem Artikel, sei es der Handel, die Förderung und der Transport oder die Verschiffung desselben. Es kann füglich angenommen werden, dass die Hälfte der Bevölkerung direkte und lediglich, und der übrige Teil grösstenteils indirekte und teilweise von dem Kohlengeschäft subsistiert.

Ein Wohlstand hat sich bei der erst kurzen Frist, dass dieser Artikel in Aufschwung gekommen, noch nicht begründen können, vielmehr haben selbst die Kaufleute manchen kostspieligen Anlagen nicht

allein ihren bisherigen Gewinn, sondern selbst ihr Vermögen opfern müssen, um zu künftigen Vorteilen die Quellen flüssig zu machen.

Hierzu gehört jetzt noch als Haupterfordernis die eingangs gedachte Eisenbahnverlängerung, um Mülheim sein Emporkommen zu sichern. Aber auch nicht allein für Mülheim, sondern auch für die Nachbarstädte Duisburg, Ruhrort und Essen ist die fragliche Anlage von grossem Nutzen, der auch keine Privat-Gerechtsame entgegenstehen und die dem allgemeinen Interesse von etwaigen übrigen ähnlichen Anlagen unter allen Umständen am meisten zusagen dürfte.

Ein und Anderes wird hierdurch der Wahrheit getreu bescheinigt.

Mülheim a. d. Ruhr, 9. Febr. 1840. Der Bürgermeister.

(gez.) Weuste.

Aber auch diese beiden Eingaben haben keinen durchschlagenden Erfolg. Ein weiteres Eingehen in Einzelheiten kann man sich versagen.

Ausserordentlich genaue Nivellements und Pläne, sowie bis in die kleinsten Kleinigkeiten gehende Berechnungen in den Akten des Hauses Stinnes legen Zeugnis dafür ab, mit welcher Energie Mathias Stinnes sich der Bahnfrage annahm und mit welcher Beharrlichkeit er diese für die Entwicklung seiner Vaterstadt so wichtige Linie verfocht. Zum Teil ist an der Verzögerung der Umstand schuld gewesen, dass über die tatsächliche Trasse der Köln-Mindener Bahn immer noch keine Einigkeit zu erzielen war.

In einem Auszug aus Verhandlungen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 29. und 30. November 1841, gezeichnet von Hansemann, heisst es: „Die Untersuchungen, welche auf der Linie zu dem Zwecke stattgefunden haben, die Bahn näher an Mülheim an der Ruhr zu legen, haben ein günstiges Resultat ergeben. Nach demselben wird die Ruhr nicht bei Swisenkamp sondern bei Alstaden*) am zweckmässigsten überschritten. Hierdurch wird die Linie um 400° abgekürzt, und ihre Entfernung von Mülheim-Ruhr auf 700° beschränkt.

Eine Zweigbahn nach dieser gewerbsamen Stadt wird in dem Falle projektiert, wenn sie die desfallsigen Grund- und andere Entschädigungen übernehmen will. Dagegen muss ich mich unbedingt gegen die Idee

*) Siehe oben.

erklären, die Hauptbahn über die genannte Stelle zu legen, weil dann das oben angegebene so höchst günstige Gefällverhältnis nachteilig unterbrochen werden müsste."

1842 ergeht wiederum ein Bescheid der Rheinischen Eisenbahn an Mathias Stinnes, wonach die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft beim Königlich Preussischen Finanzministerium dahin vorstellig geworden ist, die von Stinnes projektierte Bahn Mülheim-Sellerbeck-Essen nicht zu genehmigen, solange nicht über die der Köln-Mindener Bahn zu gebende Richtung eine Entscheidung erfolgt sein würde.

Man sieht, dass die von Mathias Stinnes in richtigster Erkenntnis sowohl der Bedürfnisse der Zechen wie der Stadt Mülheim projektierte Bahnunternehmung durch allerlei Machinationen und Widerwärtigkeiten hintenan gehalten wurde, die sich bis jetzt zum grossen Teil der öffentlichen Würdigung entzogen haben.

Eine unendliche Menge Arbeit, Scharfsinn und Geld stecken in den Bemühungen, welchen der alte Mathias sich unterzogen hat, um auch in der Bahnfrage seiner Vaterstadt die Stellung zu sichern, die er ihr als Bürger in seinen Unternehmungen und in seiner dominierenden Stellung in der Schiffahrt mit verschafft hatte.

Mathias Stinnes ist über dieses Projekt am 16. April 1845 weggestorben. Wir haben in Vorstehendem auch diese Unternehmung seines weit umfassenden Geistes, obwohl sie zu seinen Lebzeiten sich nicht verwirklicht hat, des näheren beleuchtet, weil sie charakteristisch dafür ist, in welchem Masse dieser bedeutende Mann alle Regungen des wirtschaftlichen Lebens damaliger Zeit, alle Phasen einer neu emporblühenden, die ganze Welt umgestaltenden Technik zu erfassen und auf seinen weiten Wirkungskreis anzuwenden wusste.

Die Verlängerung der Sellerbecker Bahn ist schliesslich am 7. April 1847, also nach achtjährigen Verhandlungen, erteilt worden; aber da war es zu spät, für die Firma Mathias Stinnes insofern, als ausserordentlich übele Zeitverhältnisse sie nach allen Richtungen hin lahmlegten, und zweitens, weil um diese Zeit bereits der Ruhrorter Verkehr dank der besseren Verkehrsverbindungen Mülheim zu überflügeln beginnt.

# III. KAPITEL.

## Die Ruhr- und Rheinschiffahrt vom Beginn der Dampfschiffahrt bis zur Gegenwart.

### B. Von der Eröffnung der Köln-Mindener Bahn bis zur Gegenwart.

Die Eröffnung der Köln-Mindener Bahn hatte einen derartigen Einfluss auf die Kohlenverfrachtung, dass sie bereits im ersten Jahre ihres Bestehens 10475260 Zentner Güter, die in der Hauptsache aus Kohlen bestanden, befördern konnte. Für die Ruhrschiffahrt kamen von diesen Kohlen nur diejenigen aus dem Essener Revier in Betracht, welche früher über Mülheim abgesetzt hatten und nun infolge der geschilderten besseren Verbindungen an die Köln-Mindener Bahn sich anschlossen.

Gerade durch die Essen-Sellerbeck-Mülheimer Bahn, wie sie von Mathias Stinnes geplant war, sollte der alte Weg über Mülheim ja erhalten bleiben, der nun, was die Essener Kohlen betrifft, durch die Bahn aufgesaugt wurde.

*) Viel mehr als diese schadete der Ruhr die ebenfalls noch 1847 eröffnete Eisenbahn von Steele nach Vohwinkel. In Verbindung mit der Bahn von Elberfeld nach Düsseldorf lieferte sie 100 Zentner Kohlen ab Steeler Revier frei bis Düsseldorf in die Magazine für 4 Tlr. 13 Sgr. 8 Pfg.; die Wasserfracht dagegen betrug für dieselbe Menge auf der Ruhr vom Steeler Revier bis Ruhrort c. 4 Tlr. 14 Sgr. 3 Pfg.
auf dem Rhein von Ruhrort bis Düsseldorf . „ 2 „ 25 „ — „
mithin für die ganze Strecke . . . . . c. 7 Tlr. 9 Sgr. 3 Pfg.
oder 2 Tlr. 25 Sgr. mehr als auf der Eisenbahn. In einem Promemoria von 1850 heisst es, dass der Kohlenhandel zu Wasser nach Düsseldorf

*) Siehe Dr. Herbert Münker: Ruhrschiffahrt.

durch die Eisenbahn schon fast völlig stillgelegt sei; beinahe ebenso ungünstig stände es mit dem Wassertransport nach Köln.

Eben durch ihre geringeren Transportsätze übte aber auch die Köln-Mindener Bahn einen nachteiligen Einfluss auf den Kohlenverkehr der Ruhr. Durch sie erhielten vor allem die Essener und Bochumer Kohlen einen billigen Absatzweg zum Rhein. Es stellte sich nun heraus, dass der Transport der Kohlen aus dem Dahlhauser und Wittener Revier auf der Ruhr bis Ruhrort-Duisburg pro Zentner fast 11 Pfennig mehr kostete als der Transport der Essener auf der Bahn. Und auch die Steeler Kohlen zahlten auf der Ruhr noch 6 Pfennig, die Werdener noch $2^1/_2$ Pfennig mehr an Fracht als die Essener auf dem Schienenwege. Der Verfasser des erwähnten Promemorias kommt daher (bereits im Jahre 1850!) zu dem Schluss: „Eine Konkurrenz der Kohlenzechen an der Ruhr mit den Kohlenzechen der Köln-Mindener Eisenbahn in bezug auf den Transport bis zum Rhein ist durch die Ermässigung und selbst durch die Aufhebung der Ruhrschiffahrtsgefälle für die oberen Zechen nicht zu ermöglichen; vielmehr muss diese Ermöglichung in der Fesselung der Kohlenpreise von den Gewerkschaften der einzelnen Zechen gehofft werden, was auch so lange geschehen kann und wird, so lange die Eisenbahnen dem Bedürfnisse nicht genügen können. Geschieht das letztere aber, so wird nicht allein die Ruhrschiffahrt mit der Zeit entbehrlich, sondern es werden auch alle Kohlenzechen an der Ruhr nach und nach eingehen und verfallen, die sich nicht an die eine oder die andere Haupteisenbahn anschliessen können".

Das waren prophetische Worte, wenn sie auch damals keineswegs überall Glauben fanden. Noch 11 Jahre später (1861) hiess es in einem Ministerialerlass: „Die Ruhrschiffahrt wird ihre Wichtigkeit voraussichtlich auch nach der weiteren Ausbreitung des dortigen Eisenbahnnetzes behalten." Es war eine gewaltige Täuschung. Zwar hatte sich in den 50er und zu Beginn der 60er Jahre der Kohlenverkehr auf der Ruhr so ziemlich auf gleicher Höhe gehalten, ja im Jahre 1860 erst mit 17354694 Zentnern seine höchste Höhe erreicht. Aber bereits in den 50er Jahren überflügelt der Kohlentransport der Eisenbahnen denjenigen

der Ruhr. Und vor allem war auch jener lebhafte Verkehr auf der Ruhr längst kein gesunder Absatz mehr. Wie es in jenem Promemoria vorausgesagt war, konnten die Ruhrzechen mit den Eisenbahnzechen nicht konkurrieren. In einer Eingabe an die Regierung vom Jahre 1862 hören wir, dass von sämtlichen Ruhrzechen, die in der Abfuhr ihrer Kohlen lediglich auf die Ruhr angewiesen seien, keine einzige mehr nach Ausbeute baue, vielmehr die meisten zur Bestreitung der Betriebskosten bedeutende Zubussen erheben müssten. Der Anschluss an eine Eisenbahn war für die Zechen eine Existenzbedingung geworden.

Er erfolgte endlich allgemein in den 60er und 70er Jahren. Am 1. Mai 1862 wurde die Bergisch-Märkische Bahn von Dortmund über Bochum-Steele-Essen-Mülheim nach Duisburg eröffnet und schnell nach allen grösseren Bergwerken Anschlüsse ausgeführt. Zu dieser Bahn gesellten sich 1866 die Rheinische und 1876 die Mülheim-Ruhrorter Bahn. Der Verkehr auf der Ruhr sank rasch. Auch die völlige Aufhebung der Ruhrschiffahrtsabgaben konnte den Verfall nicht aufhalten. Die grossen Reedereien zogen immer mehr ihre Schiffe auf den Rhein zurück oder verkleinerten ihren Bestand an Fahrzeugen. Bald nach der Eröffnung der Ruhrtalbahn Witten - Hattingen - Steele - Werden - Kettwig-Mülheim im Jahre 1876, durch die auch den unmittelbar an der Ruhr gelegenen Werken die Möglichkeit der Eisenbahnverfrachtung gegeben wurde, hörte die Ruhr auf, als Absatzweg für die Ruhrkohlen zu dienen.

Nur in den 80er Jahren wurden aus besonderen Anlässen — anscheinend war bei den gesteigerten Kohlennachfragen bei manchen Zechen Wagenmangel eingetreten — noch einmal Kohlen auf der Ruhr versandt. Doch auch das hörte bald wieder auf. Die Kohlenmagazine an der Ruhr wurden abgebrochen oder verfielen. Seit den 90er Jahren gehen nur noch Steine auf der Ruhr, die fast ausschliesslich zur Unterhaltung der Strombauwerke bestimmt sind.

Zur Veranschaulichung des Rückganges der Ruhrschiffahrt seit den 60er Jahren folge hier eine Zusammenstellung der Steinkohlen- und Koksanfuhr auf der Ruhr im Ruhrorter Hafen. Sie betrug:

| | | |
|---|---|---|
| 1860 — 452224 t | 1865 — 257846 t | 1870 — 198232 t |
| 1861 — 399990 t | 1866 — 292042 t | 1871 — 117473 t |
| 1862 — 394239 t | 1867 — 265853 t | 1872 — 189404 t |
| 1863 — 360124 t | 1868 — 175638 t | 1873 — 187492 t |
| 1864 — 435933 t | 1869 — 204303 t | 1874 — 258 t |

| | | |
|---|---|---|
| 1875 — 44607 t | 1881 — — t | 1887 — 314 t |
| 1876 — 14096 t | 1882 — — t | 1888 — 1956 t |
| 1877 — 12084 t | 1883 — — t | 1889 — 2167 t |
| 1878 — 5999 t | 1884 — 258 t | 1890 — 50 t |
| 1879 — 90 t | 1885 — — t | 1891 ff. — t |
| 1880 — — t | 1886 — — t | |

Man hat vielfach angenommen, dass der Rückgang der Ruhrschiffahrt mit einer Abnahme des Kohlenbergbaus im Ruhrtale in Verbindung stehe. Aber statt einer solchen Abnahme finden wir vielmehr eine bedeutende Steigerung der Kohlenproduktion an der Ruhr seit den 60er Jahren. 1860 betrug die Gesamtförderung im Oberbergamtsbezirk Dortmund 4,1 Millionen Tonnen; 1885 förderten allein die unmittelbar im Ruhrtale gelegenen Reviere Witten, Sprockhövel, Dahlhausen, Altendorf und Werden 5,6 Millionen Tonnen, das ist ein Fünftel der Gesamtförderung.

Wie eine glänzende Erscheinung zieht die Ruhrschiffahrt an unsern rückschauenden Blicken vorüber. Nach einer schnellen, beispiellosen Entwicklung ein rascher, vollständiger Zusammenbruch. In einsamem Schweigen wie einst spiegeln sich waldreiche Berge, steile Felswände und ehrwürdige Reste alter Burgen in den hellen Fluten der Ruhr, und nur an strahlenden Sommertagen erwacht in Hunderten von Ruder- und Sportbooten ein fröhliches Leben auf dem Strom.

Zur Erläuterung des Ruhrverkehrs geben wir im Anhang dieses Buches zwei Tabellen, welche der mehrfach erwähnten Arbeit von Dr. Herbert Münker über die Ruhrschiffahrt entnommen sind.

Die erste dieser Tabellen umfasst den Kohlenverkehr auf der Ruhr in den Jahren 1814—51 nebst den Einnahmen an Ruhrschiffahrtsabgaben

und Schleusengeldern; die zweite Tabelle umfasst den gesamten Ruhrschiffahrtsverkehr in den Jahren 1852—63.

Wenn aus diesen Tabellen sich ergibt, dass trotz des Wettbewerbes der Eisenbahn während des ersten Jahrzehntes nach Inbetriebsetzung der Bahn der Kohlenverkehr auf der Ruhr nicht nur auf derselben Höhe wie früher blieb, sondern sogar eine Steigerung erfuhr und im Jahre 1860 mit fast 17½ Millionen Zentnern seine höchste Höhe erreichte, so ist doch das Entscheidende der Umstand, dass die Eisenbahn zur selben Zeit bereits viel mehr Kohlen beförderte als der Wasserverkehr auf der Ruhr. In dasselbe Jahrzehnt nämlich fällt der Anfang des gewaltigen Industrieaufschwunges, der mit der Zuhilfenahme der Dampfkraft das Kulturbild Deutschlands völlig zu verändern bestimmt war. — Ebenso wie dieser Kulturaufschwung, die Ausbildung der Technik, die Ausnutzung der Dampfkraft aller Orten neue Industrien emporblühen liess, ebenso kam die moderne Technik, wie wir später des näheren auszuführen haben werden, dem Bergbau und insbesondere der Kohlenförderung zugute. Der gewaltige Mehrbedarf an Kohlen erzeugte gleichzeitig die ungeahnte Entwicklung des Kohlenbergbaues, für welchen nunmehr in der stetig zunehmenden Ausbildung der Maschinentechnik und der Beförderungswege und -mittel die geeigneten Hilfen sich von selbst darboten.

In dem Kampfe der Beförderungsmittel mussten diejenigen Wege unterliegen, welche durch Schwierigkeit des Betriebes und Höhe der Kosten in Exaktheit der Kohlenbeförderung und in der Höhe der Frachten gegen andere hierin überlegene Beförderungswege, also zunächst gegen die Eisenbahn zurückstanden. Zu jenen benachteiligten Beförderungswegen gehörte eben die Ruhr.

Dieselben Faktoren und Umstände aber, welche für die Ruhrschiffahrt beeinträchtigend und schliesslich vernichtend wirkten, sind es gewesen welche in den nächsten Jahrzehnten die Wasserstrasse des Rheins zu der Entwicklung gebracht haben, in der sie sich uns heute darstellt. Überall am Laufe des Rheins und seiner grösseren Nebenflüsse, insbesondere am Main und am Neckar, wuchsen die gewaltigen industriellen

Unternehmungen hervor, denen Deutschland nicht an letzter Stelle seinen Platz im Welthandel und seinen Weltruf zu verdanken hat.

Trotz des gewaltigen Ausbaues des rechtsrheinischen und linksrheinischen Bahnnetzes, trotz der Parallelbahnen an beiden Flussufern, konnten mit dem ungeheuer anwachsenden Verkehr die Bahnen dem gesteigerten Kohlenbedarf nicht mehr genügen, und neben der Kohle begannen in den letzten Jahrzehnten andere Massenfrachten, wie wir sehen werden, auf die ungeheuere Ausdehnung der Rheinschiffahrt in der Gegenwart belebend und fördernd einzuwirken. Die Technik hat es dahin gebracht, dass heute der mittels Schleppschiffahrt betriebene Frachtverkehr auf dem Rhein mit den Bahnen in der Schnelligkeit zu konkurrieren vermag, während er den Bahnen in der gleichzeitigen Anlieferung grosser Massen von Gütern zweifellos überlegen ist. Dieser Gang der Entwicklung wird noch genauer darzulegen sein.

Was hier vor allem festzuhalten ist, ist für die Bedeutung des Massenfrachtverkehrs auf dem Rhein die Entwicklung von Ruhrort und Duisburg, die ja seit 2 Jahren durch die Vereinigung beider Häfen und die Eingemeindung von Ruhrort in Duisburg ihren glänzenden Abschluss gefunden hat.

Ruhrort, am Einfluss der Ruhr in den Rhein, vor allen Dingen aber in unmittelbarer Nähe der Kohlenbergwerke des Ruhrreviers gelegen, ist der natürliche und gegebene Umschlagplatz für die wichtigste Nahrung, für das unentbehrlichste Hilfsmittel moderner materieller Kultur.

*) Als Stapelplatz für die Ruhrkohlen und als Ausgangspunkt für die Verschiffung derselben auf dem Rhein diente schon in frühesten Zeiten das Städtchen Ruhrort, damals in der Ausdehnung der jetzigen Altstadt, an welcher die Ruhr dicht vorbeifloss. Eine tote Ruhrschlenke wurde schon zu Anfang des 18. Jahrhunderts als Hafen benutzt. In den Jahren 1715 bis 1753 wurde dieser allmählich ausgebaut, wodurch seine Flächengrösse etwa 1 Hektar erreichte.

Als Ende des 18. Jahrhunderts die Ruhrwasserstrasse durch Kanalisierung bedeutend verbessert wurde, nahm die Schiffahrt so

*) Der Ruhrorter Hafen, seine Entwicklung und Bedeutung; bearbeitet durch den Wasserbauinspektor in Ruhrort im Jahre 1902.

lebhaften Aufschwung, dass sich der Hafen als unzureichend erwies. Zur Herstellung einer Erweiterung scheint es jedoch an Geld gefehlt zu haben.

Durch die nachfolgenden kriegerischen Ereignisse weiter verzögert, wurde erst, nachdem im Jahre 1814 die preussische Staatshoheit wieder hergestellt war, die Erweiterung des Hafens ernstlich ins Auge gefasst und in den Jahren 1820 bis 1825 als ringförmiges, eine langgestreckte Insel einschliessendes Becken zur Ausführung gebracht. Diese, heute „Alter Hafen" genannte Anlage hatte 1450 Meter Hafenlänge, 6,8 Hektar Wasserfläche bei Mittelwasser (+ 2,5 Meter Ruhrorter Pegel) und 6,5 Hektar Lagerplätze.

Das lebhafte Anwachsen des Verkehrs — die Kohlenabfuhr stieg von 160000 Tonnen im Jahre 1826 auf 340000 Tonnen im Jahre 1836 — erforderte bald eine weitere Vergrösserung des Hafens, die in den Jahren 1837 bis 1842 durch Herstellung des 1000 Meter langen sogenannten Schleusenhafens erfolgte. Dieser wurde vom alten Hafen aus mittelst eines Durchstiches und von der Ruhr aus durch eine Schleuse mit kurzem Verbindungskanal direkt zugänglich gemacht, wodurch nicht nur der Weg abgekürzt, sondern auch die bei niedrigen Rheinwasserständen in der unteren Ruhrstrecke vorhandene starke Strömung vermieden wurde.

Die nunmehr 11,7 Hektar grosse Wasserfläche erwies sich bei dem bedeutenden Verkehrsaufschwung, der in den fünfziger Jahren nach Herstellung des Eisenbahnanschlusses und Gründung nahegelegener industrieller Werke entstand, wiederum als unzureichend.

Man schuf daher in den Jahren 1860 bis 1868 östlich von der bereits mehrfach verlegten Ruhrort-Duisburger Chaussee, die mittels Drehbrücke über den neuen Durchstich geführt wurde, eine ausgedehnte hufeisenförmige Anlage — den Nord- und Südhafen —, wodurch die Gesamtlänge des Hafens auf 4,5 Kilometer, die Wasserfläche bei Mittelwasser auf 29,3 Hektar und die Grösse der Magazine auf 17 Hektar wuchs. Zugleich erfolgte eine wesentliche Verbesserung der Verbindung mit dem Rhein dadurch, dass die häufig Versandung bewirkende Ruhr verlegt und von dem Hafenmund durch eine Mole abgetrennt wurde. Diese versah man mit Eisenbahngleisen und machte sie für den Umschlagverkehr nutzbar.

Die fortgesetzte Verkehrssteigerung, besonders durch den allgemeinen Aufschwung der Industrie nach dem deutsch-französischen Kriege, machte bald eine abermalige Erweiterung der Hafenanlagen erforderlich.

Hierbei konnte die Verbindung mit der Ruhr, die mit dem fortschreitenden Ausbau der Eisenbahnen gegen Ende der siebziger Jahre jede Bedeutung für die Schiffahrt verloren hatte, durch Wegfall des früher geschaffenen Ruhrkanals aufgegeben werden.

Wichtiger war für die Hafenvergrösserung eine zweckmässige Verbindung mit dem Rhein, die durch Vermittlung des enggebauten alten Hafens mit seinen vielen scharfen Krümmungen um so weniger sich erreichen liess, als im Laufe der Jahre die Schiffsabmessungen erheblich vergrössert waren.

Man entschloss sich daher zur Herstellung einer Hafenerweiterung mit neuer Einfahrt vom Rhein aus und zwar unter Benutzung der bisherigen Ruhrmündung und Verlegung des Ruhrbetts.

Der hieraus entstandene „Kaiserhafen", der in den Jahren 1872 bis 1890 zur Ausführung kam, legt sich in der Form eines abgerundeten Winkels um die älteren Hafenteile und erhöht die Gesamtlänge der Becken auf 7,5 Kilometer, die Wasserfläche bei Mittelwasser auf 51,3 Hektar und die Umschlags- und Lagerplätze auf 71 Hektar, wozu noch 41,7 Hektar für Wege und Eisenbahngleise kommen.

Von diesem 164 Hektar grossen Hafengebiete lagen etwa 69 Hektar in der Gemeinde Meiderich, 70 Hektar in der Gemeinde Ruhrort und 25 Hektar in der Gemeinde Duisburg. Die Gesamtlänge der im eigentlichen Hafengebiete liegenden Eisenbahngleise, also mit Ausschluss der zum Hafenbahnhof gehörigen Rangier- und Aufstellungsgleise, beträgt 60 Kilometer.

Die seit 1890 stark fortschreitende Entwicklung der rheinisch-westfälischen Industrie, insbesondere die zunehmende Kohlenförderung, und der bei dem regen Aufschwung der Eisenindustrie wachsende Bedarf an ausländischen Erzen hat eine weitere Vermehrung der Lösch- und Ladestellen zu einem seit Jahren immer dringender werdenden Bedürfnis gemacht.

Diese bedeutende Erweiterung wurde von 1902 bis 1908 zur Ausführung gebracht.

Man beschränkte sich nicht mehr auf einen Anbau an die vorhandenen Hafenbecken, sondern schuf einen ganz neuen Hafen mit eigener Hafeneinfahrt, der sich im Süden und Südosten ganz um die früheren Hafenteile herumlegt. Die Grösse des Ruhrorter Hafens wuchs mit diesem Erweiterungsbau auf rund 121 Hektar und seine Länge auf 21,5 Kilometer.

Der 1908 in Betrieb gesetzte Hafenerweiterungsbau beanspruchte rund 22 Millionen Mark, während sich die Gesamtanlagekosten der alten Hafenteile nur auf 14 Millionen Mark beliefen.

Unter Ruhrhäfen ist jedoch nicht nur der Hafen von Ruhrort, den wir etwas genauer beschrieben haben, zu verstehen, sondern die sämtlichen nördlich und südlich von der Mündung der Ruhr an beiden Seiten des Rheins belegenen Häfen, welche allesamt als Ein- und Ausfuhrhäfen des niederrheinisch-westfälischen Industriebezirks zu gelten haben.

Der Ruhrhafenbezirk umfasst nur wenige Kilometer des Rheinstromlaufs, nämlich das Gebiet zwischen Rheinstromkilometer 272 und 291, und wird nördlich von einer Linie zwischen der Stadt Orsoy und der Gemeinde Walsum begrenzt, während er sich südlich noch etwas über die Hochfelder Brücke hinaus erstreckt.

Die Ruhrhäfen sind kein von einer Stelle aus geleitetes, im Besitze eines Eigentümers befindliches, örtlich unmittelbar zusammenhängendes Hafengebilde, wie etwa der Hamburger Hafen. Es sind auch nicht immer Häfen im eigentlichen Sinne, sondern vielfach nur einfach an das Stromufer gebaute Ladestellen. Zwischen den einzelnen Häfen und Ladestellen befinden sich, besonders auf der linken Rheinseite, noch bedeutende Strecken freien Ufers.

An Häfen sind, im Süden beginnend, vorhanden rechts des Rheins: 1. der Hochfelder Hafen, 2. der Duisburger Hafen mit zwei Hafeneinfahrten, für den Innenhafen und den Parallelhafen, 3. der Ruhrorter Hafen mit zwei Hafeneinfahrten, für den neuen und den alten Hafen, 4. der Ruhrorter Eisenbahnhafen, 5. der Hafen von Alsum, 6. der Hafen von Schwelgern, 7. der Hafen von Walsum; links des Rheins: 1. der Hafen von Rheinhausen, 2. der Hafen Rheinpreussen in Homberg.

Der Homberger Eisenbahnhafen hat seit dem Bau der Ruhrort-Homberger Brücke keine Bedeutung mehr. Die Hebetürme an dem Ruhrorter und Homberger Eisenbahnhafen dienten früher für den Verkehr einer Eisenbahnfähre. Nach Aufhebung des Fährbetriebes liess die Eisenbahn bis zur Fertigstellung der neuen Brücke den Personenverkehr zwischen dem Ruhrorter und Homberger Bahnhof durch zwei Dampfschiffe besorgen.

Zu den Häfen kommen die Ladeufer. Die Ladeufer befinden sich sämtlich in Besitz der angrenzenden Betriebe. Sie dienen nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern der Ein- und Ausfuhr seitens der Besitzer. Dasselbe gilt von den in Privatbesitz befindlichen Häfen. Diese sind der Hafen von Alsum, Schwelgern, Walsum, Rheinhausen und Homberg.

Den privaten Häfen stehen gegenüber die für den allgemeinen Verkehr bestimmten öffentlichen Häfen.

An öffentlichen Häfen sind vorhanden: der Hochfelder Hafen, der Duisburger städtische Hafen, der Ruhrorter Hafen und der Ruhrorter Eisenbahnhafen.

Der Hochfelder Hafen befindet sich im Eigentum der preussischen Staatseisenbahnen, der Duisburger Hafen im Eigentum der Stadt Duisburg und der Ruhrorter Hafen im Eigentum des Ruhrschiffahrtsfonds und der Ruhrorter Eisenbahnhafen im Eigentum der preussischen Staatseisenbahnen.

Die Betriebsleitung der letzteren drei öffentlichen Häfen ist seit 1905 in der Hand der früher auf den Ruhrorter Hafen beschränkten Königlichen Ruhrschiffahrts- und Hafenverwaltung vereinigt, welche als solche den Namen „Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen“ führt, während der Hochfelder Hafen noch der Verwaltung der Königlichen Eisenbahn-Direktion Essen unterstellt ist.

Wie wir bereits vorher erwähnten, haben die Kosten des neuen Hafenerweiterungsbaues rund 22 Millionen Mark betragen, ohne die von der Staatseisenbahnverwaltung zu tragenden Kosten für den neuen Hafenbahnhof, welche auf rund 8 Millionen Mark veranschlagt sind. Die Kosten des Hafenerweiterungsbaues werden vom Ruhrschiffahrtsfonds in folgender Weise aufgebracht:*)

*) Führer durch die Ruhrhäfen, Rhein-Verlagsgesellschaft m.b.H., Duisburg-Ruhrort.

1. durch angesammeltes Kapitalvermögen in Höhe von 3,8 Millionen Mark.
2. a) durch Anleihe von 7 Millionen Mark vom Jahre 1902.
   b) durch Anleihe von 6,9 Millionen Mark vom Jahre 1904.
3. durch Betriebsüberschüsse der Baujahre seit 1902.

Die beiden Anleihen sind Teile der Allgemeinen Staatsschuld, da der Ruhrschiffahrtsfonds nicht eigene Rechtspersönlichkeit, sondern nur die Eigenschaft eines besonderen Staatsfonds besitzt. Der Ruhrschiffahrtsfonds ist jedoch verpflichtet, die beiden Anleihen der Staatskasse gegenüber mit 3 1/2 Prozent zu verzinsen und mit 1 Prozent zu tilgen unter Hinzurechnung der ersparten Zinsen getilgter Kapitalanteile. Die Anleiheschuld wird demnach in etwa 43 Jahren getilgt sein.

Die Verwaltung des Ruhrschiffahrtsfonds und des Ruhrorter Hafens lag von 1814 bis 1845 in den Händen des Oberpräsidenten von Westfalen. An diese Zeit erinnert die im Ruhrorter Hafen an der Einfahrt in den alten Hafen aufgestellte Vincke-Säule, zum Andenken an Georg von Vincke, der sich als Oberpräsident von Westfalen um die Entwicklung des Ruhrorter Hafens grosse Verdienste erworben hat. 1845 ging die Verwaltung an den Regierungspräsidenten in Düsseldorf über, bei dem sie bis heute verblieben ist. Die örtliche Leitung wird durch einen höheren Baubeamten, z. Zt. Regierungs- und Baurat Stelkens, ausgeübt.

Am 1. Oktober 1905 ist zwischen dem Ruhrorter und dem im Besitz der Stadt Duisburg befindlichen Duisburger Hafen eine Hafenbetriebs- und Interessengemeinschaft abgeschlossen und die Leitung des Duisburger Hafens an die Ruhrschiffahrtsverwaltung übergegangen, welche in dieser Eigenschaft jetzt die Bezeichnung „Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen“ führt. Den Anlass für diese Massregel bot der Entschluss, den Ruhrorter Hafen zu erweitern und zu modernisieren. Da der Ruhrorter und der Duisburger Hafen beide auf das rheinisch-westfälische Industrierevier angewiesen sind und in gegenseitigem Wettbewerb den Verkehr an sich ziehen mussten, so war die Stadt Duisburg genötigt, um mit ihrem Hafen wettbewerbsfähig zu bleiben, ebenfalls eine grosse Erweiterung ihres Hafens ins Auge zu fassen. Nach Fertigstellung des neuen Duisburger Hafens hätte jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach *Hafenfläche*

in einer das Verkehrsbedürfnis erheblich überschreitenden Weise zur Verfügung gestanden. Damit wäre sowohl die Rentabilität der Ruhrorter wie der Duisburger Hafenanlagen ernstlich bedroht gewesen. Unter diesen Umständen erschien ein vorläufiger Verzicht auf die Ausführung des neuen Duisburger Hafens geboten. Ein solcher Verzicht war für die Stadt Duisburg aber nur möglich, wenn sie entsprechend dem bisherigen Verkehr des Duisburger Hafens an den Einnahmen des erweiterten Ruhrorter Hafens teilnahm. Dies wurde in folgender Form erreicht: Alle regelmässigen Einnahmen der beiden Häfen, nämlich Pächte, Mieten, Kapitalzinsen, Verkauf von Altmaterialien, Hafengebühren und die ausserordentlichen Einnahmen gehen für gemeinsame Rechnung. Dasselbe gilt von den regelmässigen und ausserordentlichen Ausgaben. Aus dem Überschusse der gemeinsamen Einnahmen über die Ausgaben werden zunächst 10 Prozent zur Bildung eines Betriebs-Erneuerungs- und Reservefonds im Höchstbetrage von 5 Millionen Mark zurückbehalten. Der Rest wird unter den Ruhrfiskus und die Stadt Duisburg so verteilt, dass jeder die Hälfte bezieht. Sobald aus dem Anteil am Reingewinn die Hafenschulden der Stadt Duisburg gedeckt sind, erlischt nach sechs Monaten die Betriebs- und Interessengemeinschaft. Innerhalb dieser 6 Monate kann der Ruhrfiskus erklären, dass er auf den Erwerb der Duisburger Hafenanlagen verzichtet. Macht er von diesem Rechte keinen Gebrauch, so geht das Eigentum von den Duisburger Hafenanlagen an den Ruhrfiskus über.

Die Stadt Duisburg nimmt durch einen von der Stadtverordnetenversammlung zu wählenden, aus 7 Mitgliedern bestehenden Hafenbeirat an der Verwaltung der Vereinigten Duisburg-Ruhrorter Häfen teil. Den Vorsitz vom Hafenbeirat führt der Bürgermeister von Duisburg, z. Zt. Oberbürgermeister Lehr. Die Teilnahme des Hafenbeirats besteht

I. in dem Recht auf Einsichtnahme der Geschäftsbücher und Papiere behufs Prüfung der Jahresabrechnungen.

II. in dem Recht auf mündliche Unterrichtung über den Gang der Verwaltung und die Entwicklung des Verkehrs in regelmässigen Vierteljahrssitzungen.

III. in dem Recht auf beratende Mitwirkung bei wichtigeren Angelegenheiten der laufenden Verwaltung, insbesondere

a) bei der Aufstellung von Hafenabgabetarifen für die städtischen und fiskalischen Häfen,

b) bei der Entwerfung von Hafenpolizeiverordnungen und sonstigen allgemeinen Vorschriften über den Verkehr, die Benutzung und den Betrieb der Hafenanlagen,

c) bei der Stellungnahme der Hafenverwaltung zu Eisenbahnanschluss- und Eisenbahntariffragen,

d) bei der Entschliessung über die Neuaufstellung oder Verlegung von Kippern und sonstigen Umschlagsvorrichtungen grösserer Art,

e) bei der Feststellung von Plänen über die ausschliessliche Benutzung einzelner Hafenteile für bestimmte Verkehrsarten oder für industrielle Ansiedlungen,

f) bei der Entschliessung über Ausserbetriebsetzung oder Beseitigung einzelner Hafenteile oder grösserer Anlagen,

g) bei der Entschliessung über Neuanlagen im Bauwerte von mehr als 30000 Mark,

h) bei Festsetzung allgemeiner Bedingungen und Richtpreise für Vermietung von Lagerplätzen oder sonstigen Hafengrundstücken,

i) bei Aufstellung der Etats.

Im übrigen bleibt die Entschliessung darüber, in welchen Fällen die Mitwirkung des Hafenbeirats in Anspruch genommen werden soll, der Verwaltung überlassen.

Gleichzeitig mit der Vereinigung des Ruhrorter und Duisburger Hafens sind auch die an die Häfen angrenzenden Städte Duisburg-Ruhrort und Meiderich vereinigt, so dass die Vereinigten Duisburg-Ruhrorter Häfen jetzt ganz im Gebiete der Stadt Duisburg liegen.

Ausser dem Duisburger Hafen ist 1907 der Ruhrorter Eisenbahn-Hafen der Leitung der Ruhrhafen-Verwaltung unterstellt.

Die hier geschilderte ungeheure Entwicklung und Ausdehnung der Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen lässt von selbst erkennen, in wie

gewaltigem Masse der Verkehr gewachsen ist. Einige Ziffern werden diese Zunahme am besten erläutern.

Im Jahre 1860 betrug der Gesamtgüterverkehr im Ruhrorter Hafen zu Wasser 887491 Tonnen = 17749820 Zentner. Zu damaliger Zeit kamen an Kohlen, wenigstens wie aus den Anlagen, auf welche wir früher verwiesen, ersichtlich, auf der Ruhr etwa 9 Millionen Zentner, der Rest auf der Eisenbahn.

Im Jahre 1907 betrug der Verkehr in den Ruhrhäfen in An- und Abfuhr zusammen 21582482 Tonnen = 431649640 Zentner. Der Seeverkehr des Hamburger Hafens stellte sich in demselben Jahre auf 18944116 Tonnen = 378882320 Zentner, er war also um $2^1/_2$ Millionen Tonnen oder 50 Millionen Zentner geringer als der Verkehr in den Ruhrhäfen.

Der Ruhrhafenverkehr verteilte sich der Grösse nach in folgender Weise auf die einzelnen Häfen:

| | | |
|---|---|---|
| Duisburg-Ruhrorter Häfen . . . | 13621728 | Tonnen |
| Hafen in Alsum-Schwelgern . . | 2236789 | „ |
| Hafen in Walsum . . . . . | 1380510 | „ |
| Duisburger Rheinufer . . . . . | 1097786 | „ |
| Hafen Rheinhausen . . . . . | 922659 | „ |
| Duisburg-Hochfelder Hafen . . | 892247 | „ |
| Dbg.-Ruhrorter Eisenbahnhafen | 483596 | „ |
| Verladestelle der A.-G. Phoenix | 454901 | „ |
| Homberg-Essenberger Rheinufer . . . . . | 381719 | „ |
| Verladestelle der A.-G. für Maschinenpapierfabrikation in Walsum . . . . . | 63022 | „ |
| Hafen Homberg . . . . . | 47525 | „ |

Entsprechend der gewaltigen Anforderung an Arbeitsleistung, welche die Bewältigung solcher Frachtmengen mit sich bringt, sind die Lösch- und Ladevorrichtungen unter Zuhilfenahme moderner und modernster Technik bis zu einer Höhe ausgebildet worden, von der in der Zeit, mit welcher wir dieses Kapitel beginnen, also selbst nach

Einführung der Dampfschleppschiffahrt und nach Beginnen des Eisenbahnverkehrs sich noch niemand eine Vorstellung hätte machen können.

*) „Bei weitem der grösste Teil der Hafenanlage ist für ihren Hauptzweck, die Verfrachtung von Kohlen eingerichtet. Hierzu dienen die folgenden Anlagen:

Vor Herstellung des Eisenbahnanschlusses, 1848 bis 1853 an die Köln-Mindener, 1868 an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, geschah das Beladen der Rheinschiffe vorwiegend durch Überladen aus den Ruhrnachen von Hand, während die Verladung der in Magazinen lagernden oder durch Fuhrwerk herangebrachten Kohlen mittels Schiebkarren erfolgte.

Die Anfuhr der Kohlen von den Zechen zum Hafen geschieht jetzt ausschliesslich mit der Eisenbahn und zwar meistens in 15 Tonnen-Wagen mit Seitentüren und Kopfklappen. Aus den Eisenbahnwagen werden die Kohlen entweder auf grosse Lagerplätze, sogenannte Magazine mit 4 bis 6 Meter Schüttungshöhe gebracht oder gleich in Schiffe verladen.

Zur Ablagerung in Magazinen werden die Wagen auf hochliegenden Pfeilerbahnen oder Dammgleisen (auf + 10 bis 11 Meter R. P. liegend) herangeführt und die Kohlen in die Magazine direkt oder mit Hilfe von Schiebkarren oder kleinen Kippkarren verstürzt.

Die direkte Verladung in Schiffe erfolgt entweder von Hand mittels Schiebkarren und kleiner, auf Gleisen laufender Kippwagen oder durch besondere maschinelle Vorrichtungen mittels Entladetrichter, Wagenkipper und Dampfkrane.

Die Schiebkarren sind aus Pappelholz gefertigt und fassen 250 bis 300 Kilogramm Kohlen. Sie werden, weil diese Verladungsart die teuerste ist, nur noch zum Verkarren in die Magazine und zum Beladen der Schraubendampfer mit Betriebskohlen verwendet.

Das Umladen von Schiff zu Schiff ist nur noch zur Versorgung der auf Strom ankernden grossen Raddampfer in Gebrauch, für welche das Kohleneinnehmen im Hafen mit Schwierigkeiten verknüpft sein würde.

Nach Herstellung der Hafeneisenbahnen sind die Schiebkarren meistens durch vierrädrige, auf Grubenschienen laufende eiserne

*) Der Ruhrorter Hafen, bearbeitet durch den Wasserbauinspektor in Ruhrort.

Handkippwagen ersetzt worden, die 500 bis 600 Kilogramm Kohlen fassen. Die Verladung erfolgt sowohl von den in der Regel auf + 5,8 R. P. liegenden Magazinplätzen, als auch direkt von den Eisenbahnwagen aus.

Die Verladegleise für letztere befinden sich paarweise am Ufer vor den Magazinen und in gleicher Höhe mit diesen, oder hinter denselben auf einem Damm in Höhe von + 10,0 bis + 11,0 R. P., vielfach auch in der Mitte der Magazine auf Pfeilerbahnen.

Das Beladen der Schiffe aus den Magazinen geschieht von Ladebühnen aus, auf welchen die Handwagen vorgeschoben und unter Vermittlung einer Schüttrinne in das Schiff entleert werden.

Diese Verladeart ist nur bei kleinen und mittleren Wasserständen möglich, bei welchen das Fahrzeug mit seinem oberen Rande unter den vorragenden Teil der Bühne gelangen kann. Für höhere Wasserstände sind einzelne Ladebühnen mit doppelter Fahrbahn vorhanden, die so eingerichtet sind, dass von den hinter den Magazinen hochwasserfrei gelegenen Sturzgleisen aus eiserne, mit doppelten Schmalspurgleisen versehene Gerüstbrücken über das Magazin und die Uferböschung hinweg bis über das Schiff führen. Eine je nach dem Wasserstande verstellbare Schüttrinne vermittelt das Niedergleiten der hier ausgekippten Kohlen in die Schiffe. Der vorragende Teil der darunter liegenden Ladebühne für kleinere Wasserstände wird bei höheren Wasserständen zurückgeklappt, so dass die Schiffe unter die obere Bühne fahren können. Bei kleineren Wasserständen kann die Schüttrinne der oberen Bühne mit der der unteren Bühne verbunden werden, wodurch ermöglicht wird, dass behufs Erzielung einer bestimmten Kohlenmischung die Handwagen von oben und unten gleichzeitig ausgekippt werden können und der verschiedene Inhalt beider in bereits vermengtem Zustande den Schiffsraum erreicht.

Um die Kohlen auf schnellere Art, ohne Vermittlung von Handwagen aus den Eisenbahnwagen in die Schiffe befördern zu können und dadurch an Zeit und Geld zu sparen, wurden Kohlentrichter hergestellt. Eine kurze, mittels Drehscheibe von einem hochliegenden Gleise abzweigende Querpfeilerbahn führt die Eisenbahnwagen über Magazin, Uferweg und Böschung hinweg bis über den durch ein eisernes Gerüst unterstützten

viereckigen Trichter aus Eisenblech, der die vom Wagen hineingeschaufelte Kohle unter Vermittlung einer verstellbaren Schüttrinne in den Schiffsraum leitet.

Zur Vermeidung des zeitraubenden Einschaufelns der Kohlen wurden seit dem Jahre 1881 statt der Trichter nur noch Kohlenkipper gebaut, bei denen ebenfalls ein Trichter mit verstellbarer Schüttrinne am Ende einer Querpfeilerbahn oder geeigneten Falls in der direkten Fortsetzung einer Hauptpfeilerbahn über die Uferböschung vorgebaut ist. Doch wird der Waggon nur bis vor den Trichter gefahren und hier auf einer um eine wagerechte Achse drehbaren Bühne durch Fanghaken, welche die vordere Wagenachse umfassen, festgehalten. Unter dem Gewicht des beladenen Wagens sinkt die Bühne, deren Bewegung durch eine Bremse geregelt wird, an ihrem vorderen Ende nieder bis zu einer Neigung von 45°. Die Kohlen stürzen nun durch die geöffnete Kopfklappe des Wagens in den Trichter, der sich unten verschliessen lässt, um das Hinabfallen der Kohlen in das Schiff nach Belieben regeln zu können. Der entleerte Wagen richtet sich durch das Übergewicht der hinten beschwerten Bühne nach Lösung der Bremse selbsttätig wieder auf. Die Kippvorrichtung ruht auf einem schweren vor die Uferböschung vortretenden steinernen Unterbau, der auf Beton fundiert ist.

Zur Erleichterung des Betriebes sind die Zuführungsgleise für die beladenen Wagen nach der Drehscheibe hin mit einem Gefälle von rund 1 : 300, diejenigen für den Ablauf der leeren Wagen von der Drehscheibe ab mit einem Gefälle von etwa 1 : 250 geneigt, ebenso hat der kurze Zuführungsstrang zum Kipper ein geringes Gefälle von der Drehscheibe ab erhalten. Einige besondere Stumpfgleise sind vorhanden, um Wagen, die in falscher Reihenfolge zulaufen, aussetzen zu können.

Mittels eines der hier beschriebenen Kipper konnten in 12stündiger Arbeitszeit bis zu 120 Eisenbahnwagen verladen werden. Neben der vorbeschriebenen Art der Kipper, bei denen das selbsttätige Wiederaufrichten der um einen Drehpunkt in hoher Lage schwingenden Bühne durch Mehrbelastung des dem Lande zugekehrten Arms erreicht wird, wurden 1900 2 Kipper erbaut, bei welchen ein unter der Wirkung eines

Akkumulators stehender Wasserdruckstempel, durch das Gewicht des beladenen Wagens zurückgedrängt, den entleerten wieder anhebt."

Die im neuen Ruhrorter Hafen (Becken A und B) vorhandenen Kipper stellen den neuesten Typ dar. Die Kipper sind gebaut unter dem doppelten Gesichtspunkte einer Beschleunigung des Verkehrs und grösserer Schonung der Kohle. Ein Kipper vermag unter sehr günstigen Verhältnissen bis zu zwanzig Wagen in einer Stunde zu kippen. Die Anlagekosten für einen Kipper belaufen sich auf rund 400000 Mark.

* * *

Die Entwicklung des Ruhrorter Hafens ist ein Spiegelbild der Entwicklung der Rheinschiffahrt an sich. Mit der Einführung des Dampfes als Antriebsmittel für die Schiffahrt beginnt auch für den Rhein eine neue Epoche. Nach dem, was wir im vorigen Kapitel aber rücksichtlich der geschichtlichen Entwicklung der Rheinschiffahrt gesehen haben, bedurfte es gerade mit dem Aufschwunge der Schiffahrt auch weiterer Regelungen der politischen Grundlagen, welche auf die Rheinschiffahrt einen Einfluss ausüben konnten, einer Änderung der Verwaltungstechnik und endlich auch, den Bedürfnissen der Schiffahrt entsprechend, der weiteren Stromregulierung.

Die Rheinschiffahrtsakte von 1831 hatte ja gegen frühere Zeiten die Fesseln insofern gelöst, als das Gildewesen, der Umschlagszwang und manche anderen in der Vorzeit gültigen Hemmnisse beseitigt wurden, dass die Schiffahrt auf dem Rhein jedem frei stand, welcher den staatlichen Anforderungen, die anstelle der Formalien früherer zunftmässiger Zersplitterung getreten waren, genügte. Aber die eigentliche Befreiung hatte sie insofern nicht gebracht, als durch die Neuregelung des Abgabenwesens eben nur andere Verhältnisse aber keine wirkliche Freiheit geschaffen war. Bis zu dieser gänzlichen Befreiung hat es von der Rheinschiffahrtsakte an noch 37 Jahre gedauert. Den endlichen Schlussstein bildet die revidierte Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1868, die man als eine Folge des preussisch-österreichischen Krieges von 1866 und der damit geschaffenen neuen politischen Verhältnisse — der Entstehung des Norddeutschen Bundes — anzusehen hat.

Bis dahin sind aber noch vier Zwischenstadien zu verzeichnen, nämlich der Supplementarartikel zur Konvention vom Jahre 1831, welcher 1845 in Kraft trat, dann die Konvention der Zollvereinsstaaten vom Jahre 1851, ferner eine Übereinkunft vom Jahre 1860 und eine zweite Übereinkunft vom Jahre 1864. Alle diese verschiedenen Vertragsänderungen hatten die Herabsetzung der bestehenden Belastungen des Verkehrs — Abgaben, Schiffsgebühren (Rekognition) und Zölle von der Ladung — zum Zweck. Den einzelnen Stationen auf dem Wege zur vollständigen Befreiung der Rheinschiffahrt soll hier nur ganz kurz gefolgt werden. Sie begann mit einer Erleichterung des Verkehrs für den Oberrhein; ihr folgte eine Vereinigung einzelner deutscher Zollvereinsstaaten, welche 1834 zwischen Preussen, den beiden Hessen, Bayern und Württemberg geschlossen wurde und welcher eine Massregel der einzelnen Staaten vorangegangen war, nach der der Transport der inländischen Erzeugnisse dieser Staaten innerhalb ihres Gebietes ganz oder teilweise freigegeben wurde. Nach dem Übereinkommen von 1834 zwischen den genannten Regierungen sollten dann alle Gegenstände des freien Verkehrs mit Ausnahme der überseeischen Waren bei der Zirkulation im Innern, sowie bei der Ein- und Durchfuhr aus einem in den andern oder durch den andern dieser Staaten von den Wasserzöllen auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen befreit sein. Die Rekognitionsgebühr blieb bestehen.

Noch viel weiter gingen die badische und preussische Regierung. Erstere liess, abgesehen von ihrer unmittelbaren Teilnahme an den Massregeln der Zollvereinsglieder, wie sie nach ihrem Anschluss an den Zollverein am 12. Mai 1835 durch Beitritt zu der erwähnten Übereinkunft von 1834 gesichert war, allen Versendungen, die zu Berg die Erhebungsämter von Strassburg und Breisach passierten, den badischen Anteil an dem Ertrag der Ämter zu Mannheim, Strassburg, Breisach bis auf 15 Prozent zurückerstatten.

Preussen erweiterte die im ganzen Vereinsgebiet eingetretenen Erleichterungen dahin, dass es das Rheinoktroi bei seinen Ämtern nur von jenen ausländischen Waren, welche das ganze preussische Gebiet durchzogen, erhob. Es gewährte also die vollkommene *Befreiung* vom *Wasserzoll*

für alle Binnentransporte von Koblenz bis Emmerich, für alle Ausfuhren und für alle Einfuhren, wofür ein Eingangszoll (die Maut) zu entrichten war.

Preussen ging dann durch eine Kabinettsordre vom Jahre 1836 noch weiter und hob für die Binnenfahrt zwischen Koblenz und Emmerich, ohne Überschreitung der einen oder anderen dieser beiden Zollstellen, für die preussischen und auf Grund der Zollvereinigungsverträge für alle Fahrzeuge der Untertanen von Bayern, Württemberg, Baden, Hessen-Darmstadt und der freien Stadt Frankfurt die Rekognitionsgebühr auf.

Im Jahre 1845 trat dann der 16. Supplementarartikel zur Rheinschiffahrtsakte in Kraft und wurde durch Artikel 17 ergänzt, der viele Waren des Rheinverkehrs in eine geringere Gebührenklasse versetzte und mancherlei Erleichterungen für denselben brachte. Die Zahl der Artikel, die nur 1/4 des Zollsatzes zu entrichten hatten, stieg danach von 12 auf 43, diejenigen, welche ein Zwanzigstel zahlen mussten, von 11 auf 43, die Produkte, für welche Zollfreiheit eingeführt wurde, stiegen von 14 auf 31.

Am 24. Mai 1848 überreichten die Handelsvertretungen von 32 der hauptsächlich beteiligten Verkehrsplätze Deutschlands, darunter die Handelskammern von Köln, Mainz, Mannheim und Frankfurt a. M. der Nationalversammlung einen energischen Protest gegen die Weitererhebung der Flusszölle mit dem dringenden Ersuchen, die Versammlung möge das Prinzip aussprechen, „dass die Fortdauer der auf den deutschen Strömen und ihren Nebenflüssen durch deutsche Einzelstaaten vom deutschen Verkehr bisher erhobenen Zölle und Abgaben mit der Nationaleinheit nicht vereinbar, und solche daher baldtunlichst zu beseitigen sei."

Dieser „Protest" zeigt bereits eine Art Zusammenfassung der materiellen Kräfte, welche in damaliger Zeit noch ohne wirklichen Zusammenschluss, doch den Gedanken der nationalen Einheit bereits auf die Verkehrspolitik, also auf merkantile materielle Interessen angewendet wissen wollen.

In den Jahren 1850 bis 1851 traten allgemeine Ermässigungen des Rheinzolles ein, an denen man demnach nicht weniger als 20 Jahre herumgearbeitet hatte.

Der Anstoss ging von Holland aus, welches im Jahre 1850 seine Schiffahrtsgesetze nach dem Muster Englands änderte. Dabei liess es die Erhebung des Rheinzolles und der Rekognitionsgebühren einstellen, beseitigte alle Transportabgaben im Königreich Holland und behielt sich eine Abgabenerhebung nur für die Fahrzeuge derjenigen Staaten vor, welche etwa die niederländische Flagge minder günstig behandeln würden als ihre eigene.

Das Resultat der zwischen den Regierungen von Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preussen in den Jahren 1850 und 51 gepflogenen Verhandlung ging dahin, dass der Tarif von 1845 nur für die Waren aufrechterhalten wurde, welche der Viertel- oder Zwanzigstel-Gebühr unterlagen, sowie für den Transport von Gütern unter nicht begünstigter Flagge.

Der ermässigte Tarif von 1851 dagegen galt für alle Waren zur ganzen Gebühr, sofern sie unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates oder einer gleichbegünstigten (niederländischen, französischen oder belgischen) Flagge auf dem Rhein befördert wurden, alle jedoch unter den Modifikationen über gänzliche oder teilweise Befreiung, wie sie die Zollvereinsstaaten unter sich auch nach 1851 ausübten.

1855 wurden innerhalb der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt weitere Ermässigungen der Abgaben angeregt, welche auf der Konferenz zu Karlsruhe von sämtlichen deutschen Rheinuferstaaten am 12. Dezember 1860 vereinbart wurden.

*) „Der Rheinzoll sank dadurch bei denjenigen Gütern, die der vollen Gebühr unterlagen, für die ganze über 80 Meilen lange Strecke von der Lauter bis Emmerich auf 20,59 Centimes oder 5 Kr. 3 Pfg. pro Zollzentner, betrug mithin 23,94 Centimes weniger als die seitherige Viertelsgebühr der Bergfahrt und 9,09 Centimes weniger als die bisherige Viertelsgebühr der Talfahrt. Der Zoll war damit in der ganzen Gebühr, womit die bisherige Viertelsgebühr verschmolzen war, auf ein Achtel des konventionsmässigen Satzes der vollen Gebühr der Bergfahrt und annähernd auf ein Sechstel desjenigen für die Talfahrt herabgesunken. Wie merklich dadurch die Einnahmen der betreffenden

*) Eckert: Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert.

Uferstaaten zurückgingen, zeigt eine Vergleichung der Zolleingänge von 1861 und 1860.

Die Zolleinnahmen im Jahre 1861 betrugen gegen 1860

| Bei dem Rheinzollerhebungsamte | mehr frs. | mehr cts. | weniger frs. | weniger cts. |
|---|---|---|---|---|
| Alt-Breisach | — | — | 815 | 67 |
| Strassburg | 212 | 76 | — | — |
| Neuburg | — | — | 588 | 49 |
| Mannheim | — | — | 74 636 | 68 |
| Mainz | — | — | 111 874 | 74 |
| Kaub | — | — | 245 291 | 66 |
| Koblenz | — | — | 156 291 | 68 |
| Emmerich | — | — | 386 822 | 69 |
| Bei den preussischen Binnenämtern | — | — | 3 340 | 74 |
| Im ganzen weniger | | | 979 449 | 59 |

Diesen bedeutenden Ermässigungen des Rheinoktroi folgten im Jahre 1862 als weitere der Schiffahrt dargebotene Befreiungen und Erleichterungen die Aufhebung der Durchlassgebühren an den auf dem Rhein bestehenden Schiffbrücken und die Möglichkeit der Vorausbezahlung der Abgaben für weitere Strecken. Damit war das vom Handels- wie Schifferstande erstrebte Ziel der völligen Beseitigung der Rheinzölle wieder etwas näher gerückt, und die wohltätige Rückwirkung all dieser Massregeln auf den Betrieb der Schiffahrt wurde allgemein und dankbar anerkannt."

Mit dem Jahre 1866 beginnt dann endlich die völlige Befreiung der Rheinschiffahrt. Nach dem Kriege schied Nassau als Rheinuferstaat überhaupt aus, die übrigen Rheinuferstaaten erklärten sich im Frieden von 1866 bereit, die Erhebung der Rheinzölle mit 1867 gänzlich einzustellen. Demnach blieb nun nur noch Frankreich mit den Erhebungsstellen im Elsass übrig (Strassburg und Alt-Breisach), verzichtete aber im Jahre 1868 im Interesse der Einheit der Schiffahrt auf dem Rhein auf die Erhebung von Zöllen und Abgaben.

Am 17. Oktober 1868 war dann endlich das grosse Werk der Revision der Rheinschiffahrtsakte von 1831 beendet. Durch die Revision wurde die endgültige Beseitigung aller Abgaben auf dem Rhein ausgesprochen und damit die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein nach jahrhundertelangem Ringen erreicht.

Nach der Einigung Deutschlands im Jahre 1871 wurde die Beseitigung der Rheinzölle nochmals feierlich durch den Artikel 54 der Reichsverfassung ausgesprochen, welcher, soweit er sich auf die Binnenlandwasserstrassen bezieht, lautet:

„Auf allen natürlichen Wasserstrassen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstrassen, welche Staatseigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flösserei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstrassen betrieben wird."

Ungefähr um dieselbe Zeit und aus denselben Gründen, aus denen heraus die Errichtung der Dampfschleppschiffahrt auf dem Rhein eine neue Aera der Entwicklung einleitete, änderte sich auch der Typus der für die Beförderung der Frachten benutzten geschleppten Schiffe, der Schleppkähne.

Je weiter die Maschinentechnik sich ausbildete, je ökonomischer die Dampfer zu arbeiten imstande waren, desto grösser wurden, um die Rentabilität des Frachtverkehrs zu erhöhen, die Anforderungen bezüglich leichterer Beweglichkeit und grösseren Fassungsvermögens für die Schleppkähne.

Nur kurz soll daran erinnert werden, dass bis zur Einführung der Schleppschiffahrt die Ruhrnachen, aus Eichenholz erbaut, eine Tragfähigkeit von 2 bis 3000 Zentnern, bei einer Länge von 38 bis 40 Meter und einer Breite von etwa 5 Meter besassen. Der Tiefgang leer betrug 34 Zentimeter, beladen 1,30 bis 1,40. Die Rheinschiffe derselben Zeit, insbesondere die für Kohlenbeförderung — *Rüderchen* genannt — ebenfalls aus

Eichenholz hergestellt, fassten etwa 4000 Zentner und hatten im Gegensatz zu den Ruhrschiffen *Schwerter* und *Takelage*. Die Länge damaliger Rheinschiffe war durchschnittlich 40 bis 42 Meter, die Breite 6,30 bis 6,50 Meter, der leere Tiefgang 45 bis 50 Zentimeter, die Einsenkung im beladenen Zustand 1,70 bis 1,80.

Mit der Einführung des Dampfschleppdienstes änderten sich diese Grössenverhältnisse sehr erheblich. Das Schleppen der hölzernen Kähne verbrauchte eine ungewöhnliche Menge Kraft, andererseits war zur selben Zeit als die Schleppschiffahrt einsetzte die Schiffbauindustrie so weit vorgeschritten, dass sie zum Bau eiserner Schiffe überzugehen vermochte. Die Einstellung der eisernen Schleppkähne lässt das Bild der Rheinschiffahrt nunmehr in anderem Lichte erscheinen. In den letzten 50 Jahren hat die Ladefähigkeit der Schleppkähne sich von je 4000 Zentner auf 32000 ja bis 50000 Zentner gesteigert.

Der erste eiserne Schleppkahn, dessen schon früher (S. 90) Erwähnung geschehen, mit einer Länge von 56 Meter, einer Breite von 7 Meter, einer Tragfähigkeit von 4880 Zentnern und einem Tiefgang von 1,20 Meter ist, soviel bekannt, von einer niederländischen Gesellschaft im Jahre 1841 auf den Rhein gebracht worden. Schon in den 1850er Jahren wurden eiserne Kähne von 400 Tonnen Tragfähigkeit in Dienst gestellt, welche eine Länge von ca. 57 Meter, eine Breite von ca. 6,5 Meter und einen Tiefgang von ca. 1,95 Meter besassen. Die ersten dieser Fahrzeuge waren mit hölzernem, später eisernem festem Deck versehen. In den 1880er Jahren wurden bereits Schleppkähne von 1000 Tonnen Tragfähigkeit und weiter solche von 1500 Tonnen Last aus dem nunmehr nach dem Siemens-Martin-Verfahren hergestellten Stahlblech erbaut.

Der Schleppkahn von 1500 bis 1700 Tonnen wird heute als wirtschaftlich günstigster Typ betrachtet. Die Dimensionen der Kähne in dieser Grösse bemessen sich auf etwa 80 Meter Länge zwischen dem Senkrechten, 11 Meter Breite auf dem Nullspant, 0,46 Meter Tiefgang leer, 2,40 Meter Tiefgang beladen. Vorn befindet sich eine Kajüte für drei Matrosen, am hinteren Ende der Wohnraum für den Schiffsführer, das

sogenannte „Roof“, und der Steuerstuhl mit der Einrichtung zum Steuern des Kahnes. Ausgerüstet sind diese Kähne mit den nötigen Ankern von 1000 bis 850 Kilogramm, 550 bis 120 und 70 Kilogramm Gewicht, einer vorderen und zwei hinteren Ankerwinden, Bollern und Klemmen für die Befestigung der Schleppstränge, Mast- und Verholwinden. Die offenen, durch Luken abdeckbaren Laderäume sind durch 8 bis 11 wasserdichte Wände getrennt. Der Kaufpreis eines derartigen Schleppkahnes beträgt heute etwa Mark 70000 bis Mark 75000 mit festem, aber ohne loses Inventar, welch letzteres sich auf etwa Mark 6000 bis Mark 8000 beziffert.

Die, modernen Anforderungen nicht mehr entsprechenden alten Räderschleppboote mit Niederdruckmaschinen mussten schliesslich ebenfalls neuen Fahrzeugen weichen, und so erschienen in den Jahren 1875 bis 1880 Räder- und auch Schraubenschleppboote mit Verbundmaschinen und Rundkesseln von 7 bis 10 Atmosphären Druck. Diese Dampfer leisteten in jeder Beziehung wesentlich mehr als ihre Vorgänger, so z. B. schleppte ein Doppelschraubendampfer von 500 indizierten Pferdekräften etwa 2000 Tonnen in 3 eisernen Kähnen in 18 bis 19 Stunden von Ruhrort nach Köln und verbrauchte hierbei 450 bis 500 Kilogramm Kohlen stündlich. Die Räderdampfer von 800 indizierten Pferdekräften leisteten 3000 Tonnen in 4 Kähnen in 18 bis 19 Stunden von der Hochfelder bis zur Kölner Eisenbahnbrücke, der Brennmaterialverbrauch betrug hierbei 750 bis 800 Kilogramm Kohle. Um die Energie der Kohlen noch besser auszunutzen, schritt man Ende der 1880er Jahre zur Einführung der dreifach Expansionsmaschinen mit hohem Dampfdruck bis 15 Atmosphären. Wenn sich der Kohlenverbrauch bei der Verbundmaschine auf 0,90 bis 1,20 Kilogramm für eine indizierte Pferdekraft und Stunde stellte, so erzielte man mit der dreifachen Expansionsmaschine einen Brennstoffverbrauch von nur 0,75 bis 0,90 Kilogramm.

Es dürfte nicht uninteressant sein, die Grössenverhältnisse und Leistungsfähigkeit eines der stärksten Schleppdampfer, „Mathias Stinnes VII“, welcher von der Firma Gebrüder Sachsenberg, G. m. b. H., in Rosslau an der Elbe erbaut ist, kennen zu lernen.

Länge zwischen den Steven 72 Meter, Breite über die Spanten im Wellenmittel 8,8 Meter; grösste Breite über die Ausskante der Schaufelräder 17,4 Meter; Höhe in der Mitte der Seitenwände 3,505 Meter, Tiefgang mit Ausrüstung und 200 Zentner Kohlen im Durchschnitt 1,36 Meter. Die Maschine hat drei Dampfzylinder 1,800 Meter Kolbenhub mit Einspritz-Kondensation. Die vier Dampfkessel von zusammen 403 Quadratmeter Heizfläche haben 11½ Atmosphären Überdruck. Die Schaufelräder von 3,26 Meter mittl. Durchmesser haben je 7 bewegliche Schaufeln von 2×2,075 Meter Breite und 0,96 Meter Höhe. Dieser Dampfer schleppt bei 2,5 bis 3 Meter Wasserstand am Kölner Pegel bei normalen Verhältnissen mindestens vier eiserne Kähne mit zusammen 100000 Zentner Ladung in 18 Stunden reiner Fahrzeit von der Hochfelder bis Kölner Eisenbahnbrücke (ca. 91 Kilometer).

Die Maschine des „Mathias Stinnes VII" hat 1400 Pferdekräfte. Dabei mag daran erinnert werden, dass die ersten transatlantischen Dampfer des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1857 für den Verkehr von Bremen nach New-York nur Maschinen von 1300 Pferdekräften besassen.

Vergegenwärtigt man sich hierbei, dass, wie eingangs beschrieben, mit den ersten Schleppdampfern in den 1840er Jahren 3 bis 4 hölzerne Rheinschiffe mit zusammen 10 bis 12000 Zentnern in ca. 40 Stunden von Ruhrort nach Köln geschleppt wurden und pro Stunde ca. 25 Zentner Kohlen benötigt wurden, so tritt die rapide Entwicklung der Rheinschleppschiffahrt in einem halben Jahrhundert eklatant in die Erscheinung. Ein solcher moderner Schleppdampfer ist mit einem Kapitän, 2 Steuerleuten, 3 Matrosen, 2 Maschinisten und 5 Heizern bemannt. Ausser der Hauptantriebsmaschine für die Seitenräder befinden sich auf dem Dampfer 1 Dampfankerwinde, 1 Dampfsteuermaschine, Dampfwinden zum Lenzen der Schiffsräume. Die Anschaffungskosten eines derartigen Schleppdampfers beziffern sich auf etwa Mark 360000.

Die durchschnittliche Schleppgeschwindigkeit eines normalen Schleppzuges bei einem Wasserstande von 2,50 bis 3,00 Meter am Kölner Pegel beträgt zu Berg 4,5 bis 5,00 Kilometer in der Stunde. Der Zugwiderstand mit 4 Anhangschiffen beziffert sich auf insgesamt

10000 Kilogramm. Stromabwärts schleppt der oben beschriebene „Mathias Stinnes Nr. VII" vier leere Kähne mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 Kilometer in der Stunde.

* * *

Die wachsende Grösse der Fahrzeuge, sowohl der Dampfer wie der Schleppkähne, die Anforderungen ferner, welche der Dampfer an sich an das Fahrwasser stellt, machten am Rhein weitere Regulierungs, arbeiten erforderlich, welche sich auf die Beseitigung von Hindernissen-Verbreiterung und Vertiefung des Fahrwassers, kurz die Herstellung einer Fahrstrasse, wie sie für den neuen Schiffstyp geeignet war, erstreckte.*) Die Tiefe liess sich zunächst nur erreichen durch eine Beschränkung der häufig übermässig grossen natürlichen Breite des ganzen Flusses; man versuchte daher, die vielfach vorhandenen tiefen Uferbuchten nach festen Streichlinien auszubauen und gleichzeitig an anderen Stellen durch Buhnen die Breite zu verringern. Der Fluss selbst wurde auf diese Weise gezwungen, sich ein tieferes Bett zu graben. Nur langsam und vorsichtig konnten derartige Arbeiten von statten gehen; ein frischerer Zug kam erst in die ganze Bautätigkeit hinein, als in den sechziger Jahren die fortgeschrittene Technik dem Strombaumeister den Dampfbagger zur Verfügung stellte. Auf den Stromstrecken, auf welchen die Stromsohle aus Sand, Kies oder leichtem Geröll bestand, liess der Bagger sich vortrefflich benutzen, er versagte jedoch für die felsigen Strecken. So bildet die Geschichte der Regulierungen zwischen Bingen und St. Goar einen vollständig getrennten Abschnitt, der wegen der gerade hier aufgewandten hohen Kosten nicht übergangen werden darf.

An der Beseitigung der Felsenriffe, welche sich bei Bingen, Bacharach und Oberwesel quer durch den Strom ziehen, ist schon seit den ältesten Zeiten gearbeitet worden. Preussischerseits wurden die ersten Arbeiten zu einer Erweiterung der Fahrstrasse im Binger Loch in den Jahren 1830 bis 1832 ausgeführt; weitere Arbeiten fanden von 1839 bis 1841 am Binger Loch, bei Lorchhausen und Bacharach statt. Es gelang unter Aufwendung bedeutender Kosten das Fahrwasser auf der

*) Walter Nasse: Der Rhein als Wasserstrasse.

Felsenstrecke zu verbessern und die Sicherheit für die Schiffahrttreibenden zu erhöhen. Dieser gute Erfolg veranlasste aber bald die Interessenten, weitere Anforderungen zu stellen, zumal auch die immer zunehmende Grösse der Schiffsgefässe eine Verbesserung der Fahrstrasse dringend erwünscht erscheinen liess. Preussen und Nassau vereinbarten demnach im Jahre 1850 die Herstellung einer einheitlichen Fahrwasserbreite für die Strecke von Bingen bis St. Goar. Die Fortsetzung der Arbeiten wurde mehr und mehr beschleunigt und nicht unwesentlich verbilligt durch die Fortschritte der Technik, die immer vollkommenere Maschinen für die auszuführenden Spreng- und Räumungsarbeiten schuf. Im Jahre 1860 begann man mit der Herstellung eines zweiten Fahrwassers im Binger Loch auf dem linken Ufer, das der Talfahrt dienen sollte, allerdings einen halben Meter flacher war; da aber die Schiffe in der Talfahrt in der Regel weniger beladen sind, so ist die Durchfahrt vielfach ermöglicht.

Bei der im Jahre 1861 von Technikern sämtlicher Rheinuferstaaten unternommenen Rheinbefahrung wurde bei der Schlussberatung als wünschenswertes Ziel der Regulierungsarbeiten bezeichnet: die Erreichung einer Tiefe von 1,50 Meter von Strassburg nach Mannheim, von 2 Meter von Mannheim bis Koblenz, von 2,50 Meter von Koblenz bis Köln, von 3 Meter von Köln bis Rotterdam, alles bezogen auf den gemittelten Niedrigwasserstand von + 1,50 Meter am Pegel zu Köln. Trotzdem dieser Beschluss für die Rheinuferstaaten kein bindender war, bemühten sich doch die Regierungen, dieses Ziel zu erreichen; die grossen Schwierigkeiten, welche sich namentlich auf der preussischen Gebirgsstrecke bei der Regulierung darboten, gestatteten einstweilen nur einen verhältnismässig langsamen Fortschritt der Arbeiten. Auf die Erkenntnis, dass ein schnelles erfolgreiches Vorgehen nur durch das Vorhandensein grösserer Geldmittel als bisher erreicht werden könnte, gründete sich die dem preussischen Landtag im Jahre 1879 vorgelegte Denkschrift, in welcher dieselben Masse wie bei der Strombefahrung von 1861 als Ziel der Regulierungsarbeiten bezeichnet wurden und durch welche die Bewilligung einer Summe von 22 Millionen Mark erlangt wurde.

Auf vielen Strecken ging übrigens die Fahrwassertiefe bereits über das in der Denkschrift verlangte Mass hinaus, und die Regulierungsarbeiten konnten sich im wesentlichen auf die Räumung der noch vorhandenen Schiffahrtshindernisse beschränken. Im allgemeinen ist die Breite der Fahrrinne auf 150 Meter bemessen; die Normalbreite des ganzen Stromes ist natürlich viel grösser und wechselt vielfach. Auf der niederrheinischen Strecke bewegten sich die Arbeiten im allgemeinen in derselben Richtung weiter wie vorher; neben Baggerungen fanden Einschränkungen der Gesamtbreite durch Uferbauwerke statt; nur ging man teilweise zu einer anderen Art des Buhnenbaus über. Die Arbeiten wurden übrigens zum Teil von der Strombauverwaltung an einzelne Unternehmer vergeben, da die Aufgaben so gross geworden waren dass sie dieselben allein nicht mehr gut durchführen konnte. Zu erwähnen ist die Hilfe, die den Regulierungsarbeiten durch zahlreiche Privatbaggerbetriebe zu Teil wurde, die namentlich auf dem preussischen Niederrhein in von der Strombauverwaltung genau vorgeschriebenen Grenzen Stromkies zu gewerblichen Zwecken baggern durften. Diese Betriebe bestehen auch heute noch auf der angegebenen Stromstrecke.

Am schwierigsten war natürlich die Erreichung des festgesetzten Zieles in der Felsenstrecke von Bingen bis St. Goar. Gerade hier wurden die Bauten sehr kostspielig, da der Betrieb eine Menge neuer Apparate und Maschinen erforderte, die sich nicht immer als tauglich erwiesen, zum Teil aber auch, wie der sogenannte Felsenstampfer vorzügliche Resultate lieferten.

Die Breite des jetzt auf der Felsenstrecke überall in der vorgeschriebenen Tiefe von 2 Meter bestehenden Fahrwassers ist nicht überall die gleiche. Sie beträgt im Binger Loch selbst nur 30 Meter; man hat diese Breite aber für genügend erachtet, da diese Strecke nur sehr kurz ist, und ausserdem für die Talfahrt noch unter Umständen das bereits erwähnte zweite Fahrwasser zu verwenden ist. Schleppzüge können sich allerdings im Binger Loch nicht begegnen; zur Regelung des Verkehrs ist auf der Mäuseturminsel eine Wahrschaustation, wie solche auch noch an anderen, der Schiffahrt besonders gefährlichen Stellen bestehen,

eingerichtet, die den Schiffern die Signale zur Durchfahrt erteilt. Oberhalb und unterhalb des Binger Lochs verbreitert sich das Fahrwasser auf 70 Meter und bis Assmannshausen auf 90 Meter. In einer anderen, früher ebenfalls sehr gefährlichen Stelle, dem „Wilden Gefähr" bei Caub, verringert sich die Breite wieder auf 70 Meter, im übrigen ist sie zwischen Bingen und Oberwesel auf 90 Meter, zwischen Oberwesel und St. Goar auf 120 Meter hergestellt.

Fasst man das Ergebnis der jahrelangen Arbeiten, die oft auf bedeutende Schwierigkeiten stiessen, zusammen, so kann man sagen, dass das in der Denkschrift von 1879 gesteckte Ziel für die preussische Rheinstrecke im allgemeinen erreicht worden ist. Man muss jedoch noch immer mit lokalen Verschiebungen im Flussbett rechnen, welche teils durch Hochwasser und Eisgang, teils durch den Schiffahrtsbetrieb selbst, wie Ankerwerfen, Schleppen des Tauereiseils und dergleichen bewirkt werden und eine volle Ausnutzung der oben erwähnten Fahrwassertiefen nicht immer gestatten. Dazu kommt, dass stets ein gewisser Spielraum zwischen dem Boden des Schiffes und der Stromsohle verbleiben muss, der je nach Bauart und Lenkbarkeit des Schiffes und der Geschicklichkeit des Steuermanns verschieden ist. Es ist daher, auch wenn am Kölner Pegel + 1,50 Meter Wasserstand verzeichnet ist, das Fahrwasser also eigentlich überall auf der unterhalb Köln gelegenen Strecke eine Tiefe von 3 Meter besitzen soll, doch nur möglich, mit 2,20 bis 2,30 Meter Tiefgang zu fahren, da andernfalls die Gefahr des Auflaufens auf irgend einer zufällig entstandenen Untiefe zu gewärtigen wäre. Andererseits erfordert die Unterhaltung der festgesetzten Tiefen ununterbrochene Arbeit, die um so schwieriger wird, je geringer die Strömung ist. Jedes grössere Hochwasser bringt vom Mittel- und Oberrhein Mengen von Sand und sonstigen Geschiebemassen mit, die sich in den unteren Stromstrecken, namentlich in Holland, abzulagern pflegen, da dort eben die Strömung nicht mehr stark genug ist. So haben gerade die Holländer unausgesetzt die schwierigsten und kostspieligsten Arbeiten auf ihrer Rheinstrecke auszuführen; fast ununterbrochen sind die grossen Dampfbagger tätig, um das Fahrwasser in Ordnung zu halten; und

unberechtigt ist der lautgewordene Vorwurf, dass die Holländer die notwendigen Arbeiten zur Erhaltung der vertraglich vereinbarten Tiefe verabsäumten.

Wenn auch die heute auf dem Rhein herrschenden Fahrwasserverhältnisse als im allgemeinen gute und für die Interessen der Schifffahrt ausreichende bezeichnet werden können, so ist doch die Frage einer etwaigen weiteren Vertiefung des Fahrwassers noch immer von grosser Wichtigkeit.

Am unzureichendsten sind die Verhältnisse auf der Strecke oberhalb Mannheims, wo zwar die oben erwähnte Korrektion den beteiligten Gebieten hinlänglich Schutz gegen die zerstörenden Kräfte des Stromes gewährt hat, wo aber die Beschaffenheit des eigentlichen Fahrwassers namentlich wegen seiner grossen Unregelmässigkeit noch nicht einen wirklichen Grossschiffahrtsverkehr erlaubt. Der Wunsch, das Fahrwasser bis Strassburg auf 2 Meter zu vertiefen, ist bereits seit Jahren in den beteiligten Kreisen ein reger gewesen; seit nunmehr zehn Jahren beschäftigen sich auch die Regierungen Badens und Elsass-Lothringens mit eingehenden Studien über die Möglichkeit und Zweckmässigkeit eines solchen Unternehmens. Es handelt sich in erster Linie um den Plan, den Rhein selbst von Sondernheim bis Strassburg hinauf zu einem Schiffahrtsweg von 2 Meter Tiefe und 80 bis 100 Meter Breite auszubauen.

Beinahe ebenso wünschenswert erscheint eine weitere Vertiefung des Mittelrheins auf der Strecke Mannheim-Köln, wo heute bei Niedrigwasser die Schiffe namentlich für die Felsenstrecke von Bingen bis St. Goar häufig zu kostspieligen und zeitraubenden Leichterungen gezwungen sind."

Die neueste Phase in den Bestrebungen zur Weiterentwicklung der Rheinschiffahrt ist die Bildung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz, der als internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee seinen Sitz in Konstanz hat und der am 27. September 1908 seine erste Jahresversammlung abhielt. Der Zweck des Verbandes ist die Vollendung der Wasserstrasse des Rheins vom Meere bis zum Bodensee. Sie sucht ihrem Statut nach ihr Ziel zu erreichen:

a) durch Stellungnahme zu allen die Schiffahrt auf dem Rhein von Strassburg aufwärts, sowie die Nutzbarmachung der Rheinwasserkräfte und die Regulierung der Bodenseewasserstände betreffenden Fragen;
b) durch Veranstaltung von Versuchsfahrten zur Gewinnung betriebstechnischer Unterlagen, Aufnahme einer genauen Stromkarte, Ausarbeitung von Plänen, Kosten- und Rentabilitätsberechnungen, Einholen und Erstatten von Gutachten;
c) durch Veranstaltung von öffentlichen Versammlungen, Vorträgen, Besprechungen und Veröffentlichungen;
d) durch Eingaben an die massgebenden Behörden und Landesregierungen, durch Erwirkung von Subventionen und durch Anregung von internationalen Verhandlungen.

Einer eigentümlichen Parallele zwischen den Anfängen der Ruhrschiffahrt und der Schlusssteinlegung zur Rheinschiffahrt soll hier gedacht werden. Bei der Ruhr wurde die Schiffbarmachung vor 150 Jahren gehindert durch die Mühlenwehre, die als Kraftanlagen die Ruhr einengten. Heute nach 150 Jahren wendet sich der Rheinschiffahrtsverband unmittelbar nach seinem Entstehen in einer Eingabe an die Grossherzoglich Badische Regierung, nach welcher „bei der Erteilung von Konzessionen für Wasserkraftanlagen am Rhein auf die Förderung der Schiffbarkeit des Stromes genügend Rücksicht genommen werden möge". Heute sind es gewaltige elektrische Anlagen, welche bei der Schiffbarmachung der letzten Oberrheinstrecke in den Kreis der Betrachtung gezogen werden müssen, so zwar, dass durch die Art der Anlage nicht, wie dies wohl möglich wäre, eine Behinderung sondern eine Ergänzung der Schiffahrt geschaffen wird. Wie diese Ergänzung gedacht ist, muss vorläufig noch der Zukunft vorbehalten bleiben; dass es aber möglich ist, durch eine Reihe von Kraftwerken, welche im übrigen der Industrie oder der Erzeugung von Licht dienen, einen durch Elektrizität betriebenen Schleppzug auf dem Rhein einzurichten, kann keinem Zweifel unterliegen.

Die erwähnte Eingabe sieht daher vor, dass bei der Genehmigung von Kraftwerken am Oberrhein entsprechende Bedingungen gestellt werden. Im übrigen bezeichnet der Rheinschiffahrtsverband als eine der

ersten Massnahmen, die anzustreben sind, die Beseitigung der künstlichen Schiffahrtshindernisse auf der Rheinstrecke Strassburg—Basel. Es sollen dort die vom Basler Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein mit Unterstützung der Basler Regierung angestellten Versuchsfahrten ungehindert ihren Fortgang nehmen können.

Eine ebenso dringende Forderung ist darauf gerichtet, dass keine weiteren künstlichen Hindernisse für die Schiffahrt zwischen Strassburg und dem Bodensee mehr geschaffen werden. Diese Hauptforderung ist dem Grossherzoglichen Ministerium des Innern schon bekannt. Sie bezieht sich namentlich auf die Erstellung von genügend grossen Schleusen bei den am Rhein zu erbauenden Wasserwerken.

In jede Konzessionsurkunde sollte die Bestimmung aufgenommen werden, dass zur Wahrung der Interessen des Wasserverkehrs die Herstellung einer Schiff- und Flossschleuse von mindestens 67 Meter nutzbarer Länge und 12 bis 14 Meter lichter Weite zu bewirken sei.

Es würde dann der Durchfahrt von 600 Tonnenkähnen nichts mehr im Wege stehen. Noch ratsamer wäre, schon von Anfang an den Tausend- oder Zwölfhundert-Tonnenkahn als Grundlage zur Bestimmung von Schleusenabmessungen zu wählen. Unsere Vereinigung wird bezüglich der Frage zweckmässiger Schleusenabmessungen noch Erhebungen machen und deren Ergebnis dem Grossherzoglichen Ministerium des Innern seiner Zeit mitteilen.

Allerdings müssten die durch die Grössergestaltung der Schleusen entstehenden Mehrkosten von den beteiligten Staaten übernommen werden, welche wegen der Verteilung vielleicht jetzt schon eine Vereinbarung zu treffen hätten. Eine spätere Verrechnung mit den sonstigen Interessenten könnte dabei vorbehalten werden.

Die angestellten Versuchsfahrten haben den Beweis erbracht, dass die Fahrwasserverhältnisse oberhalb Strassburgs besser sind als unterhalb dieser Stadt.

Noch günstiger liegen die Verhältnisse auf der Rheinstrecke Basel—Konstanz, denn das durchschnittliche Gefälle ist ein geringeres, und die wandernden Kiesbänke sowie die bewegliche Sohle fehlen vollständig.

Die Fahrtiefen sind deshalb auf den Strecken, welche zwischen den Stromschnellen gelegen sind, durchweg grösser als im Stromlauf der oberrheinischen Tiefebene. Nach Ausbau der Kraftwerke Augst, Rheinfelden, Niederschwörstadt, Laufenburg, Koblenz und Rheinau und nach Überwindung der Gefällstufe Schaffhausen-Rheinfall ist mittels Zugdampfer auf der Strecke Basel—Konstanz nur noch ein Höhenunterschied von 62 Metern zu überwinden, entsprechend einem mittleren Gefälle von 0,44 pro Mille, gleich der Hälfte des Stromgefälles auf der Strecke Basel-Strassburg.

Gleichzeitig mit dem Studium des Rheinregulierungsprojektes sollte die Frage geprüft werden, in welcher Weise sich der Wasserreichtum des Bodensees zur Erleichterung der Schiffahrt auf dem Rhein und zur Vermehrung der Schiffahrtstage ausnützen lässt. Durch die Anbringung von Stauanlagen und die sodann ermöglichte Regulierung des Abflusses würden der Schiffahrt bis Mannheim und darüber hinaus grosse Vorteile erwachsen. Ferner würde eine regelmässige, teilweise erhöhte Wasserzufuhr jedenfalls auch dazu beitragen, dass die natürlichen Hindernisse, welche jetzt der Schiffahrt oberhalb Strassburgs im Wege stehen, leichter beseitigt werden könnten; denn die Niederwasserstände, an denen die Sandbänke mehr zu Tage treten, werden auf kurze Zeit beschränkt, und ein gleichmässiger Wasserstand wird auch weniger Veränderungen im Flussbett hervorrufen. Für die Wasserwerke am Rhein wäre die Regulierung des Bodenseewasserstandes gleichfalls von Vorteil, weil sie einen konstanteren Wasserzufluss erhalten würden.

Mit Rücksicht darauf, dass die am Bodensee liegenden Gemeinden durch die Erstellung und Erhaltung von Uferschutzbauten gewisse Opfer zu bringen haben und ihnen permanente Unkosten entstehen, wäre die Frage in Erwägung zu ziehen, ob ihnen nicht aus Billigkeitsgründen als Äquivalent für ihre Aufwendungen billige elektrische Kraft zugeführt werden sollte.

Dies liesse sich dadurch ermöglichen, dass entweder den Unternehmern der betreffenden Kraftwerke entsprechende Bedingungen gestellt werden oder dass speziell für den erwähnten Zweck eine Kraftanlage geschaffen würde.

Hierdurch würde auch der industriellen Entwicklung der östlich von Schaffhausen gelegenen Gebietsteile Vorschub geleistet werden, was zur späteren Alimentierung der Schiffahrt nicht unwesentlich beitragen dürfte."

Die Kosten der Bodenseeregulierung werden dabei auf 3 bis 4 Millionen Mark geschätzt. Bereits jetzt ist ein Probeschleppzug von Strassburg nach Basel mit einer Fahrzeit von 30½ Stunden befördert worden.

Die Bestrebungen des Rheinschiffahrtsverbandes beziehen sich demnach nunmehr auf die letzte Strecke unseres mächtigen Stromes; und unter Zuhilfenahme der technischen Hilfsmittel der Gegenwart, ferner unter der günstigen Mitwirkung erreichter deutscher Einheit kann es einem Zweifel nicht unterliegen, dass der uralte Wunsch nach einer Schiffahrtsstrasse von den Alpen bis zur Nordsee sich in verhältnismässig kurzer Zeit erfüllen lässt.

* * *

Mit der Entwicklung der Verkehrstechnik auf dem Rhein hat, wie das oben vorweg genommene Beispiel von Ruhrort zeigt, der Ausbau der Häfen in jedem Falle gleichen Schritt gehalten. Die wichtigeren dieser Häfen sollen hier kurz mit ihren Einrichtungen besprochen werden; da, wie wir sehen werden, das Haus Stinnes in immer steigendem Masse in den Häfen des Nieder-, Mittel- und Oberrheins eigene Niederlagen und Fabriken oder Filialen gegründet hat. Solche Anlagen befinden sich in Duisburg-Ruhrort, Duisburg, Mainz, Gustavsburg, Frankfurt a. M., Offenbach, Mannheim, Karlsruhe und Kehl. Dieselben werden im dritten Teil, der sich mit dem gegenwärtigen Stand der Firma Mathias Stinnes beschäftigt, des genaueren erläutert werden. Hier beschränken wir uns auf eine Schilderung der am Rhein in Betracht kommenden grösseren Hafenanlagen, wie dieselbe in das Bild der Entwicklung der Rheinschiffahrt hineingehört.

Der erste bedeutendere Hafen am Oberrhein ist der Hafen zu Strassburg.*) Der kleinere Teil der Anlage ist 1892 von der Stadt

*) Wir folgen bei diesen Angaben im wesentlichen dem Führer auf deutschen Schiffahrtsstrassen und dem Werke von Beyerhaus: Der Rhein von Strassburg bis zur holländischen Grenze.

Strassburg mit einem Aufwand von rund 1,3 Millionen Mark erbaut, in denen ein Staatszuschuss von 200000 Mark enthalten ist. Da diese Anlagen sich aber bald angesichts des steigenden Verkehrs als ungenügend erwiesen, wurde im Jahre 1900 eine neue, am Rhein auf der Sporeninsel gelegene Hafenanlage unter der Bezeichnung Rheinhafen geschaffen; die Gesamtaufwendungen der Stadt betrugen bis 1902 rund 10 Millionen Mark, die des Staates 790808 Mark. Die Wasserfläche beider Häfen nebst den ebenfalls teilweise benutzten Zufahrtskanälen beträgt 30,72 Hektar, die Gesamtgrösse einschliesslich der nutzbaren Lagerflächen, der Strassen und Eisenbahnen rund 141 Hektar. Die Gesamtgleislänge beträgt rund 20 Kilometer mit 30 Anschlüssen an Privatlagerplätze und industrielle Werke. Im Metzgerthorhafen befinden sich ausser 5 Werfthallen und verschiedenen kleineren Schuppen ein zwei-, ein drei- und ein fünfstöckiges Lagerhaus mit 4 Getreideelevatoren von je 36 bezw. 40 Tonnen stündlicher Leistung. Im Rheinauhafen befindet sich ein siebenstöckiges Lagerhaus, das im ganzen 180000 Sack Getreide fasst nebst einem Elevator von 100 Tonnen stündlicher Leistung. Vorläufig sind 3 elektrische Portalkrane und eine Anzahl fahrbarer Dampfkrane im Betrieb; die Anlagen sind in steter Entwicklung begriffen und werden auch einem bedeutend grösseren Verkehr, als er zur Zeit besteht, gewachsen sein. Im Jahre 1907 wurden die Verkehrseinrichtungen im Strassburger Hafen vermehrt durch die Aufstellung eines fahrbaren Dampfdrehkranes von 3500 Kilogramm Tragfähigkeit mit Selbstgreifer und einem Absackwagen mit 2 automatischen Wagen zum Ausladen von Getreide, sowie ferner durch die Aufstellung eines fahrbaren Dampfdrehkranes für eine Privatfirma. Im Rheinhafen wurde der Bau eines Güterbahnhofes begonnen. Die industriellen Werke in den Hafenanlagen haben sich im Jahre 1907 ebenfalls durch die Errichtung von Getreidemühlen, Elevatoren, Maschinenwerkstätten und Dampfhammerwerken vermehrt.

Gegenüber von Strassburg ist ebenfalls in neuester Zeit eine andere grosse Hafenanlage auf badischem Gebiet in Kehl geschaffen worden und zwar durch die badische Staatseisenbahnverwaltung. Das Hafenbassin ist 31 Hektar gross, hat 5400 Meter Ladeplätze mit rund

1300 Meter Ladeplätze ohne Eisenbahnverbindung. Namentlich sind grosse Lagerhäuser zur Aufnahme von Getreide eingerichtet, die ausser Räumen für Güter aller Art Platz für 200000 Doppelzentner Körnerfrüchte bieten. Die ganzen Anlagen mit neun fahrbaren Dampfkranen und zwei Elevatoren erhalten Licht und Kraft von einem Elektrizitätswerk, bei welchem das Rheingefälle nutzbar gemacht ist.

Im Jahre 1901 hat auch die Stadt Karlsruhe, die bis dahin auf die Häfen Maxau und Leopoldshafen angewiesen war, sich einen modernen, für den Grossschiffahrtsverkehr geeigneten Hafen erbaut; hierfür sind von der Stadt 6,1 Millionen Mark aufgewendet, ausserdem 330000 Mark von der badischen Staatsbahn, abgesehen von den Kosten einer ganz neuen Bahnhofsanlage für den Personen- und Güterverkehr. Der Hafen selbst ist 37 Hektar gross und steht durch einen 2 Kilometer langen Kanal mit dem Rhein in Verbindung. 4500 Meter Ladeplätze, wovon 3400 Meter mit Eisenbahnverbindung, 8 Dampfkrane bis zu 4 Tonnen Tragfähigkeit, 3 Kohlenkipper und mehrere grosse Getreidespeicher und Lagerhallen stehen dem Verkehr zur Verfügung.

Früher ist ein grosser Teil der für Karlsruhe bestimmten Kohlenmengen in Mannheim und ein kleiner Teil in Maxau umgeladen worden. Die Ausladespesen betrugen in Mannheim 3 Mark, in Maxau 4,5 Mark und stellen sich in Karlsruhe Hafen auf durchschnittlich 3 Mark für je 10 Tonnen Kohlen.

Die Bahnfracht für diese Gütermenge beträgt auf der Strecke Mannheim-Karlsruhe Westbahnhof, Hauptbahnhof und Mühlburg 21 Mark, auf der Strecke Maxau-Karlsruhe Westbahnhof und Mühlburg 8 Mark, Maxau-Karlsruhe Hauptbahnhof 9 Mark und auf der Strecke Karlsruhe Hafen-Westbahnhof 3 Mark und Karlsruhe Hafen-Hauptbahnhof und Mühlburg 5 Mark pro Wagen — ohne Rücksicht auf das Gewicht der Ladung. Während früher als Wasserfracht und Schlepplohn für die Stromstrecke Mannheim-Maxau 7 Mark für 10 Tonnen Kohlen berechnet wurden, hat nunmehr die Rheinische Kohlenhandel- und Reedereigesellschaft — das Kohlenkontor — als Fracht und Schlepplohn für die Strecke Mannheim-Karlsruhe 4 Mark für 10 Tonnen Kohlen — ab 1. April 1908 6 Mark — festgesetzt. Abgesehen von der Schiffsfracht und dem Schlepplohn bis

Mannheim stellen bezw. stellten sich die Umlade- und Beförderungskosten für genanntes Quantum Kohlen bei der Umladung in Mannheim für Sendungen nach den Karlsruher Bahnhöfen auf 24 Mark, beim Umschlag in Maxau auf 19,5 Mark für Transporte nach Karlsruhe Westbahnhof und Mühlburg und auf 20,5 Mark für Sendungen nach dem Hauptbahnhof und bei Beförderung über Karlsruhe Hafen auf 10 Mark (bei 15 Tonnen Ladung auf 9 Mark) bis Westbahnhof und 12 Mark (11 Mark) bis Hauptbahnhof und Mühlburg.

Der Bezug über den letztgenannten Hafen bietet somit gegenüber dem über Mannheim 14 Mark bezw. 12 Mark und gegenüber dem früheren Umschlag in Maxau 9,5 bezw. 10,5 Mark Vorteil.

Weitaus bedeutender als diese oberrheinischen Häfen, die alle eigentlich für die Zukunft gebaut sind, sind die Hafenanlagen an der Neckarmündung, wo einstweilen noch der Endpunkt der grossen Rheinschiffahrt zu suchen ist. Die beiden Schwesterstädte Mannheim und Ludwigshafen, die trotz ihrer Zugehörigkeit zu zwei verschiedenen Staaten in wirtschaftlicher Hinsicht ein Ganzes bilden, haben teils aus eigener Kraft, teils mit Unterstützung des Staates und der betreffenden Eisenbahnverwaltungen in ihren Mauern Verkehrseinrichtungen geschaffen, die weithin als vorbildlich bezeichnet werden können. Zu diesem Hafenkomplex gehört auch die aus privater Initiative mit einem Kostenaufwand von 4,7 Millionen Mark geschaffene grosse Hafenanlage in Rheinau, dem Stromlauf nach etwa 10 Kilometer, in direkter Linie 5 Kilometer oberhalb Mannheims gelegen. Sie kann als das typische Beispiel eines Industriehafens angesehen werden, da sie lediglich aus dem Bedürfnisse heraus entstanden ist, der wachsenden Industrie günstige Ansiedlungsplätze mit bequemer Wasser- und Bahnverbindung zu bieten. Die drei Hafenbecken umfassen ein Gebiet von 38,89 Hektar; 8760 Meter Ladeplätze haben Eisenbahnverbindung; 21 Maschinenkrane, deren stärkster 8 Tonnen Tragfähigkeit besitzt, 4 Ladebühnen, 1 fahrbarer elektrischer Getreideelevator und 4 ebenso betriebene Kohlenverladebrücken dienen zum Ent- oder Beladen der Schiffe. Ebenso ist in ausreichender Weise für Gebäude zum Lagern der Güter, besonders Kohlen und Getreide gesorgt. Die Firmen, welche sich im Rheinau-Hafen angesiedelt haben,

gehören grösstenteils dem Kohlenhandel, weiterhin der chemischen und der Eisenindustrie an. Der Hafen ist übrigens in neuester Zeit, da bei der Verwaltung desselben verschiedene Missstände eingetreten waren, in den Besitz der badischen Staatsbahn übergegangen; ihm steht ohne Frage noch eine weitere grosse Entwicklung bevor.

In Mannheim selbst liegt die Hafenanlage in dem von der Stadt, dem Rhein und dem Neckar eingeschlossenen Dreieck und besteht aus 4 Becken. Hierzu kommen die ausgebauten Rhein- und Neckarufer und endlich die im Jahre 1901 vollendete, von der Stadt Mannheim ausgeführte grosse Industriehafenanlage in einem alten, früher nur als Holzhafen benutzten Rheinarme unterhalb der Neckarmündung. Seit der Anlage des Friesenheimer Durchstichs im Jahre 1827 diente dieser Arm als Neckarmündung, bis er 1866 durch eine Schleuse abgeschlossen wurde und für den Neckar ein neuer Mündungslauf in Gestalt des jetzigen Neckarhafens geschaffen wurde. Der neue Industriehafen ist ungefähr 2 Kilometer lang und dabei etwa 300 Meter breit, so dass in der Mitte eine etwa 1 Kilometer lange und durchschnittlich 200 Meter breite Fläche als sogenannter Holzmarkt für den Flossverkehr offen gehalten werden konnte. Im Bedarfsfalle kann übrigens der Industriehafen noch um das Doppelte verlängert werden. Auch der Neckar selbst wird auf einer Strecke von etwa 3 Kilometer Länge als Hafen benutzt; auf dem untersten Drittel ist er für die Ausschiffung und Lagerung von Petroleum eingerichtet. Die neueste Erweiterung des Hafengebietes, — abgesehen von dem Industriehafen — stellt die Kaianlage am offenen Rhein mit 2490 Meter Uferlänge dar; daran anschliessend setzt sich rheinaufwärts das fast 1000 Meter lange Rheinvorland fort. Insgesamt umfassen die Mannheimer Hafenanlagen 278 Hektar Wasserfläche und 35 Kilometer Verladeufer, wovon 5,1 Kilometer mit Kaimauern versehen sind. Ungefähr 100 Kilometer Gleise durchziehen von dem in der Mitte des Hafengebietes liegenden Zentralgüterbahnhof aus alle Teile des Hafens. Nicht weniger als 95 Maschinenkrane, deren stärkster eine Tragfähigkeit von 30 Tonnen hat, 19 Ladebühnen, 29 Kohlenkipper, 109 Speicher und Ladeschuppen und 13 Elevatoren sind für den Verkehr vorhanden. Der badische Staat

hat von 1892 bis 1902 nicht weniger als 12 Millionen Mark, die Stadt Mannheim allein für den Industriehafen 5 Millionen Mark aufgewendet.

An Grösse stehen hinter diesen Anlagen diejenigen in Ludwigshafen sehr zurück; neben dem schon früher vorhandenen Winter- und Sicherheitshafen von 2,9 Hektar Fläche ist in den letzten Jahren des 19ten Jahrhunderts der sogenannte Luitpoldshafen von der bayrischen Regierung erbaut worden, der auf der einen Seite mit Kaimauern, Lagerhäusern und Kranen, auf der andern Seite mit gepflasterter Böschung versehen ist. Seine Wasserfläche beträgt 18,5 Hektar; einschliesslich des Winterhafens ist eine Gesamtwerftlänge von rund 10 Kilometer ausgebaut, wovon 4,5 Kilometer auf die Häfen, 5,5 Kilometer auf den freien Strom entfallen. Im ganzen stehen 23 Maschinenkrane, darunter der grösste mit 4 Tonnen Tragfähigkeit, sowie 4 Elevatoren dem Verkehr zur Verfügung. Um die Hafenanlagen in Ludwigshafen hat sich besonders die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen, bekanntlich eine Privatgesellschaft, verdient gemacht; in den Jahren 1885 bis 1902 hat sie nicht weniger als 5,1 Millionen Mark für Hafenbauten, hauptsächlich Lagerhäuser und Gleisanlagen aufgewendet.

Ähnlich wie um die Neckarmündung haben sich auch um die Mainmündung eine Anzahl von Häfen gruppiert, deren Bedeutung sich allerdings nicht mit den ersteren vergleichen lässt. Es sind das auf dem rechten Ufer oberhalb der Mainmündung der Hafen zu Gustavsburg, unterhalb desselben der Hafen zu Kastel mit Amöneburg, auf dem linken Rheinufer der Hafen zu Mainz. Der in der Hauptsache in den Jahren 1880 bis 1896 erbaute Hafen zu Gustavsburg, der hessisches Eigentum ist und unter der Verwaltung der hessisch preussischen Eisenbahndirektion zu Mainz steht, umfasst fünf Becken und hat eine Wasserfläche von 9,8 Hektar; er steht durch einen alten Rheinarm, die sogenannte Bleiau, mit dem Rhein und durch einen Kanal auch mit dem Main in Verbindung. Die mit Eisenbahnverbindung versehenen Ladeplätze haben eine Länge von 2782 Meter; ein Handkran und 24 Dampfkrane sowie 7 Ladebühnen sind vorhanden, die meistens der Eisenbahn gehören. Auch Gustavsburg kann ähnlich wie die Rheinau als Industriehafen bezeichnet werden; von Bedeutung ist namentlich der Kohlenumschlag.

Der ebenfalls der Eisenbahnverwaltung gehörige Hafen zu Kastel umfasst nur 2,5 Hektar, von denen 1 Hektar Eisenbahnverbindung hat; 1 Handkran, 3 Dampfkrane, 1 Ladebühne und 3 Ladebrücken dienen dem Verkehr; an den Hafen schliesst sich noch eine Werftanlage am freien Strom an. Kastel ist bemerkenswert als Flosshafen; von hier aus gehen die meisten Rheinflösse aus, da gerade vom Main herab weitaus das meiste Flossholz dem Rhein zugeführt wird. In Kastel befindet sich ausserdem die bedeutende Schiffswerft von Ruthoff, bei welcher der Dampfer „Mathias Stinnes XVII", früher „Eleonore" für Rechnung der Aktien-Gesellschaft Disch, die nachher in Mathias Stinnes aufging, erbaut ist.

Amöneburg, 3 Kilometer unterhalb Kastel gelegen, hat nur 700 Meter Ladeplätze am offenen Strom; dafür aber 6 Dampfkrane, 4 Ladebrücken und 3 Elevatoren. Die Uferstrecken sind meist im Besitze der hier zahlreich ansässigen grossen Fabriken, unter denen die Zement- und chemischen Fabriken besonders wichtig sind.

Grösser sind die Hafenanlagen zu Mainz, die in der Hauptsache in den Jahren 1883 bis 1887 erbaut sind. Oberhalb der Stadt befindet sich der alte staatliche Winterhafen; dann folgt der städtische Zollhafen, schliesslich der Flosshafen: die Gesamtfläche dieser 3 Becken beträgt 67,4 Hektar. An Verladeufer sind im ganzen etwa 6,4 Kilometer vorhanden, von denen auf den Hafen selbst 2,7 Kilometer entfallen. Der Flosshafen, der als solcher nur wenig benutzt ist, wird allmählich in einen Industriehafen umgewandelt; seitdem im Jahre 1900 mit der Niederlegung der nordwestlichen Umwallung der Stadt begonnen ist, hat sich hier überhaupt eine lebhafte Bautätigkeit entwickelt. Im ganzen sind bis jetzt 18 Krane, 16 Ladeschuppen, 4 Elevatoren und 10 Ladebrücken vorhanden; bemerkenswert sind besonders die grossen Kellerräume, die für den Weinverkehr bestimmt sind.

Der nächste wichtigere Hafen befindet sich, wenn man von Koblenz, das nur lokale Bedeutung hat, und dem einst von der Lahntalbahn erbauten, jetzt im Besitze der preussischen Eisenbahnverwaltung befindlichen Hafen zu Oberlahnstein absieht, erst 190 Kilometer stromabwärts, Köln. Seine jetzigen Hafenanlagen stammen fast gänzlich aus dem letzten Jahrzehnt

des vorigen Jahrhunderts, wo die Stadt lang Versäumtes endlich nachgeholt hat; während ihr die mittel- und oberrheinischen Städte fast alle schon mit dem Bau grosser moderner Häfen vorausgeeilt waren. Die Wasserfläche des Hafenbassins beträgt 5,7 Hektar, die gesamte Werftlänge 8,3 Kilometer, von denen 6,8 Kilometer am freien Strom liegen. Die Hafenanlagen, deren Baukosten sich, einschliesslich der Hochbauten, auf über 20 Millionen Mark belaufen, dienen auf der Stromseite im wesentlichen dem Auslandsverkehr: hier ist auch der Platz, an dem die Rheinseedampfer anzulegen pflegen, die hier bekanntlich den Endpunkt ihrer Fahrten finden. Im ganzen sind im Kölner Hafengebiet in Betrieb: 31 fahrbare hydraulische Krane, 8 Dampfkrane von 2 bis 40 Tonnen Tragfähigkeit, 1 feststehender Kran von 30 Tonnen Tragfähigkeit mit Hand- und elektrischem Betrieb, ferner 2 Getreideelevatoren. Unterhalb des eigentlichen Handelshafens befinden sich die Landestellen der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Niederländischen Dampfschiffsreederei; Köln ist die Endstation für den lebhaften Personenverkehr auf dem Rhein, wie Mainz die Anfangsstation ist. Auch in dem Köln gegenüber gelegenen Stadtteil Deutz wird das Rheinufer dem Verkehr nutzbar gemacht; man ist ausserdem dort zur Zeit mit dem Bau eines neuen Hafens beschäftigt, von dessen Entwicklung man sich in Hinsicht auf das sehr industrielle Hinterland viel verspricht. Für die Entwicklung der Kölner Hafenverhältnisse ist der gleiche Umstand wie bei Mainz sehr hinderlich gewesen, nämlich seine Eigenschaft als Festung. Während aber in Mainz bereits ein Teil der Festungsanlagen gefallen ist und eine weitere Niederlegung ebenfalls in absehbarer Zeit zu erwarten ist, wird mit der Entfestigung der Stadt Köln und zwar zunächst der Deutzer Seite, wahrscheinlich in einiger Zeit erst begonnen werden können.

Fast unmittelbar an die Kölner Hafenanlagen schliessen sich diejenigen der Stadt Mülheim a. Rh. an, die sich nur 3 Kilometer stromabwärts auf dem rechten Ufer befinden; sie dienen ebenfalls vorwiegend den Interessen der Industrie und werden voraussichtlich in Zukunft noch weitere Ausdehnung erfahren. Die Wasserfläche des Hafens beträgt 12,7 Hektar; 6 Dampfkrane, 4 Ladebrücken, 3 Speicher und Ladeschuppen, 1 Elevator

sind vorhanden. Von Bedeutung ist die Schiffsbauanstalt von Gebrüder Sachsenberg, die allerdings noch auf dem Kölner Stadtgebiet liegt.

Fast zur gleichen Zeit wie in Köln wurde auch in Düsseldorf mit der Erbauung eines neuen Hafens begonnen, der in mancher Hinsicht wegen der älteren ungenügenden Einrichtungen noch notwendiger war. Es wurde in der Zeit von 1890 bis 1896 der neue, am oberen Ende der Stadt gelegene Hafen mit einem Kostenaufwande von rund 10 Millionen Mark erbaut; die Anlagen wurden in den Jahren 1899 bis 1902 durch den Bau einer Kaimauer am offenen Strom ergänzt, für die nochmals 3½ Millionen Mark aufgewendet wurden. Die gesamte Wasserfläche des Hafens beträgt heute 22 Hektar, die verfügbare Uferlänge rund 6,3 Kilometer; dazu kommen am freien Strom noch 3,05 Kilometer, so dass die Stadt über eine Gesamtwerftlänge von über 9 Kilometer verfügt. Die Gesamtzahl der elektrischen Krane, deren stärkster eine Tragkraft von 25 Tonnen hat, ist bis auf 24 gestiegen, ausserdem ist ein Dampfkran von 3 Tonnen vorhanden. Ebenso ist natürlich in ausreichender Weise für Ladeschuppen und Lagerräume der verschiedensten Art gesorgt. Im Jahre 1904 hat die Düsseldorfer Stadtverwaltung eine erhebliche Erweiterung der jetzigen Hafenanlagen beschlossen.

Etwa 20 Kilometer unterhalb Düsseldorf ist auf dem linken Rheinufer ein neuer grosser Hafen im Entstehen; ähnlich wie Karlsruhe am Oberrhein ist hier die ebenfalls nicht unmittelbar am Flusse liegende Stadt Krefeld von dem Wunsche geleitet, direkt am Rheinverkehr teilnehmen zu können, und erbaut zur Zeit einen Hafen. Alle Vorbedingungen für das Gelingen des Unternehmens sind vorhanden, da das industriell hochentwickelte Hinterland dem Hafen selbst einen grossen Verkehr zuführen wird und anderseits die neugeschaffene Hafenanlage wiederum zur Ansiedlung mancher neuen industriellen Anlage Anreiz geben wird. Bisher entbehrte das linke Ufer des Niederrheins unterhalb Kölns übrigens gänzlich eines grossen Hafens und war mit seinen Versendungen auf die rechtsrheinischen Plätze oder auf die ungenügenden Werftanlagen verschiedener kleiner Orte am linken Ufer angewiesen.

Den Schlussstein der grossen Hafenanlagen am Niederrhein bildet Duisburg-Ruhrort, dessen Entstehen und Bedeutung bereits geschildert ist.

Entsprechend der Gesamtentwicklung der Neuzeit haben die auf dem Rhein beförderten Frachtkategorien sich gegen früher erheblich verschoben. An der Spitze steht rheinaufwärts die Kohle, aber ihr zur Seite sind in neuerer Zeit Massenfrachten getreten, welche vor einem halben Jahrhundert als Frachten zu Tal in die Erscheinung traten, dazu gehört vor allen Dingen amerikanisches Getreide. Wir haben früher nachgewiesen, dass noch um 1830 Getreide aus den Rheinniederungen über Rotterdam nach Amerika mit Vorteil verschifft wurde; heute bildet der Oberrheinhafen Mannheim einen der grössten Umschlagsplätze für amerikanisches Getreide, welchen die Welt überhaupt kennt.

Als eine ganz neue Frachtkategorie ist Petroleum zu nennen, für dessen Transport eigene Tankschleppschiffe den Rhein herauf geschleppt werden.

Eine weitere neuzeitliche Erscheinung ist es, dass in immer steigendem Masse Holz als Bergfracht auf dem Rhein erscheint und zwar vorwiegend norwegische Hölzer, welche als Grubenhölzer Verwendung finden. Unbeschadet dieser Holzeinfuhr für bestimmte Zwecke ist die Flösserei der Hölzer vom Oberrhein nach dem Niederrhein nach wie vor bedeutend.

* * *

Der Tod des alten Herrn Mathias Stinnes am 16. April 1845 bildet nach den im vorstehenden gegebenen Darlegungen gleichzeitig einen Abschnitt in der Zeitgeschichte, wie er den ersten Hauptabschnitt in der Familiengeschichte des Hauses Stinnes abschliesst.

Die gewaltige Vielseitigkeit der von dem Begründer der Firma eingeleiteten Geschäftszweige und Geschäftsverbindungen stellten seinen Sohn und Nachfolger, Mathias Stinnes den Jüngeren, im Volksmunde „das Mathisken" genannt, vor keine leichte Aufgabe.

Die eben erst eingeführte Dampfschleppschiffahrt, welche einem erheblichen Wettbewerb begegnete, sobald einmal ihre Rentabilität sich erwiesen hatte, erforderte mit Rücksicht auf das zur Verwendung kommende Betriebsmaterial sowohl wie mit Bezug auf die zahlreichen über ein grosses Gebiet sich erstreckenden Niederlagen und Vertretungen an sich schon einen ganzen Mann. Die Verhandlungen über die Sellerbecker Bahn waren in der Schwebe und bedeuteten für das Haus Stinnes sowohl wie für ganz Mülheim gerade damals noch eine Art Lebensfrage. Der grosse Grundbesitz, der zum Teil zu bestimmten Zwecken angekauft war, bedurfte, da er in einzelnen Teilen zur Zeit unproduktiv war, besonderer Aufmerksamkeit; eine Anzahl anderer laufender Geschäfte und Verbindlichkeiten lassen die Aufgabe eines Nachfolgers des alten Herrn Mathias, der als Schöpfer seines Hauses die Fäden ganz anders in der Hand hatte und zu ziehen verstand, als eine überaus schwere erscheinen.

Hierzu kamen die Zeitverhältnisse, welche sich gerade in den Jahren nach dem Tode von Mathias Stinnes überaus schwierig gestalteten.

In dem Testamente des alten Herrn war mit grosser Weisheit bestimmt worden, dass die beiden Grundlagen seines Wohlstandes, die Handlung mit der Schiffahrt auf der einen Seite und der Kohlenbergbau auf der anderen Seite, von einander getrennt gehalten werden sollten. Das Bergwerkseigentum ist Eigentum der Familie, die Handlung mit der Schiffahrt ist ein selbständiges Unternehmen.

Diese testamentarisch getroffene Bestimmung ist bis heute durchgeführt worden.

Die trüben Zeitereignisse jedoch, auf welche wir hingewiesen haben, der Umstand, dass für damalige Zeit sehr bedeutende Kapitalien investiert und ebenso bedeutende Verpflichtungen eingegangen waren, setzten die nunmehrige Firma Math. Stinnes im Jahre 1848 in eine überaus schwierige Lage. Um aus dieser Lage herauszukommen, wurde im Verein mit den Gläubigern das Auskunftsmittel getroffen, die Firma in eine Aktiengesellschaft zu verwandeln.

In der Eingabe, welche die Kommission zur Gründung dieser Aktien-Gesellschaft an die Königlich Preussische Regierung richtet, finden sich eine Anzahl wichtiger Angaben, welche auf die Grösse der Stinnes'schen Unternehmungen ein helles Licht werfen; es heisst dort:

„Die seit dem Tode des Kaufmanns Mathias Stinnes zu Mülheim an der Ruhr auf den Grund von dessen, in beglaubter Abschrift beiliegenden Testaments vom 25. März 1845 de publicato den 22. April 1845 unter der Firma „Math. Stinnes" zu Mülheim an der Ruhr fortgeführte Handlung, deren Hauptgeschäfte Steinkohlenbergbau, Kohlen-, Coacs-, Stein- und Holzhandel und Schifffahrt auf dem Rheine und dessen Nebenströmen betreffen, hat infolge der neueren Zeitereignisse, wo Bergbau und Handel stockt und einen früher nie erlebten Druck erleidet, seit dem 15. März dieses Jahres ihre Zahlungen eingestellt. Die gegenwärtigen Inhaber und Eigentümer der Handlung sind nach jenem Testamente die sieben Geschwister Mathias, Catharina, Gustav, Hermann, Anna, Margareta und Hugo Stinnes zu Mülheim. Die Geschäfte der Handlung sind, wie bekannt, sehr ausgebreitet; die Handlung gehört zu einer der grössten hiesiger Gegend, und im Kohlenhandel steht ihr kein zweites Kohlenhandlungsgeschäft an Grossartigkeit und Ausbreitung zur Seite. Sie beschäftigt allein für Rhein- und Ruhrschifffahrt an

| | | |
|---|---|---|
| Schiffern | 360 | Mann |
| an Ein- und Ausladern und Magazinknechten | 40 | „ |
| an Fuhrknechten etc. | 20 | „ |
| Summa | 420 | Mann |

Von diesen sind ungefähr $^2/_3$ Familienoberhäupter mit durchschnittlich 5 Familiengliedern, sodass 1120 Mannschaften durch die Schifffahrt ihr Brot finden.

| | | |
|---|---|---|
| Die Steinkohlenzechen Graf Beust mit | 230 | Mann |
| Victoria Mathias mit | 250 | „ |
| Carolus Magnus und Constantin mit | 80 | „ |
| welche mit dem Stillstande des Handlungsgeschäftes sofort zum Stillstehen kommen, beschäftigen | 560 | Mann |

Von diesen sind ungefähr die Hälfte Familienväter und haben als solche im Durchschnitt 5 Familienglieder zu ernähren, giebt zusammen 1120 Mannschaften. Ungerechnet die Seilspinner, Schmiedearbeiter, Schreiner, Schiffsbauer usw., welche bei einem gänzlichen Stillstande der Geschäfte ebenfalls direct sofort ihres Nahrungsstandes entsetzt werden, würden 2240 Mannschaften bei jenem Stillstande sofort brodlos werden. Viele andere kleine Geschäfte, welche wieder von dem Consum der Arbeiter leben, würden ebenfalls eingehen müssen. Ueberhaupt würde die hiesige Gegend durch die Einstellung des Geschäfts und Eröffnung eines gerichtlichen Liquidations- und Concursverfahrens so sehr leiden, dass Noth und Elend keine Grenzen kennen würden. Alles dies erwägend und unter gleichzeitiger Berücksichtigung ihrer eigenen Interessen resp. der Nothwendigkeit der Aufrechterhaltung der Geschäfte mehrerer Mitgläubiger haben die Gläubiger in Uebereinstimmung mit den Handlungseigenthümern nach sorgfältiger Beratung im dringendsten Interesse des Gemein- und des Privatwohls beschlossen, die Geschäfte der Handlung unter Firma einer Actiengesellschaft fortgehen zu lassen."

Den besten Überblick über den gewaltigen Umfang, welchen das von dem alten Herrn hinterlassene Unternehmen in seinen Zweigen besass, gibt die folgende Aufstellung, welche bei der Gründung der Aktiengesellschaft als Inventar zugrunde gelegt wurde.

In erster Linie interessiert uns dabei das für die Schiffahrt vorhandene Material, aus welchem hervorgeht, dass die Zahl der Ruhr- und Rheinschiffe sich zwar gegen die in der früheren Eingabe vom Jahr 1820 erwähnte Ziffer nicht geändert hat, wohl aber, dass das Material erneuert und auf die Höhe damaliger Zeit insofern gebracht ist, als die Fassungskraft der einzelnen Kähne eine viel grössere ist als früher. Um diese historisch wichtige Aufstellung zu erhalten, soll sie in nachstehendem vollständig aufgeführt werden. Den Anfang machen die beiden Dampfschleppboote, das bei Ditchborn in London angekaufte Boot und das in Holland erbaute Schleppboot „Mathias Stinnes I", dann folgen mit den Namen ihrer Führer 22 Ruhrkohlenschiffe und 38 Rheinkohlenschiffe, nämlich:

| Laufende No. | Namen des Führers | Nummer | Baujahr |
|---|---|---|---|
| 1 | Jötten | 391 | 1842 |
| 2 | Seger | 10 | 1844 |
| 3 | Schmidt | 537 | 1842 |
| 4 | Lövenich | 504 | 1843 |
| 5 | Wirz | 53 | 1844 |
| 6 | Waltrop | 344 | „ |
| 7 | Wittels | 486 | „ |
| 8 | Wechs I | 182 | 1846 |
| 9 | Wechs II | 135 | „ |
| 10 | Heegmann | 134 | „ |
| 11 | Paulerberg | 131 | „ |
| 12 | Mühlemeyer | 236 | „ |
| 13 | Buchloh | 242 | „ |
| 14 | Dick | 183 | „ |
| 15 | Siepmann | 297 | „ |
| 16 | Kestermann | 204 | „ |
| 17 | Vogt | 696 | 1847 |
| 18 | Bergstein | 365 | „ |
| 19 | Lohmann | 358 | „ |
| 20 | Oesterwind II | 689 | „ |
| *)21 | Buchmüller | 486 | „ |
| **)22 | Winschermann V | ungeaicht | 1848 |

*) Grosser Platte.
**) Nicht equipirt.

| Laufende No. | Namen des Führers | Namen des Schiffes | Alter | Ladungsfähigkeit Ctr. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Busch | Ibrah. Pascha | 6 Jahr | 4303 |
| 2 | Bruckenscheid | Balthasar | 2 „ | 3200 |
| 3 | Böllert I | Carolus Magnus | 3 „ | 3262 |
| 4 | Böllert II | Chaniel | 1/2 „ | 3260 |
| 5 | Priester | Rothschild | 3 „ | 3265 |
| 6 | Schmitz II | Malit | 2 „ | 3265 |
| 7 | Engels | Sultan Mahumed | 8 „ | 5197 |

| Laufende No. | Namen des Führers | Namen des Schiffes | Alter | Ladungsfähigkeit Ctr. |
|---|---|---|---|---|
| 8 | Bungert | Geduld | 13 „ | 2575 |
| 9 | Poll | Die Rose | 8 „ | 2647 |
| 10 | Nipken | Gustav | 7 „ | 2897 |
| 11 | Klapsdor | Catharina | 3 „ | 3616 |
| 12 | Winschermann III | Liebling II | 3 „ | 3327 |
| 13 | Bleckmann | de Potter | 4 „ | 3176 |
| 14 | Heisterkamp | Mülheim III | 2 „ | 3100 |
| 15 | Tinnefeld | Friedrich Wilhelm IV. | 6 „ | 5066 |
| 16 | Meckelleck I | Hafiz Pascha | 6 „ | 5286 |
| 17 | Meckelleck II | Eleonore | 4 „ | 3855 |
| 18 | Feldmann | Mehmed Ali | 6 „ | 5286 |
| 19 | Eiermann | Sophie | 14 „ | 4390 |
| 20 | Hausmann | Fürst Blücher | 7 „ | 4390 |
| 21 | Hennebruck | Victoria Mathias | 2 „ | 4332 |
| 22 | Giesen II | Glück auf Mathias | 3 „ | 5168 |
| 23 | Schmitz I | Mülheim II | 3 „ | 3717 |
| 24 | Dörpemann | Anna Maria | 6 „ | 4784 |
| 25 | Mönning | Pius IX | 1 „ | 5250 |
| 26 | Winschermann IV | Jan van Möhlem | ½ „ | 4200 |
| 27 | Strüngmann | Prinz von Preussen | 6 „ | 4347 |
| 28 | Winschermann | Immer Vorwärts | 4 „ | 3467 |
| 29 | Thielen | Klepper | 2 „ | 2180 |
| 30 | Werntgen | Mülheim I | 3 „ | 3794 |
| 31 | Rahnacher | Broich | 2 „ | 3262 |
| 32 | Dahmen | angekauft | Neu | ungeaicht |
| 33 | v. d. Brügge | Graf Beust | 4 Jahr | 3025 |
| 34 | Schule | Elisabeth | 8 „ | 3958 |
| 35 | Oligschläger | angekauft | Neu | ungeaicht |
| 36 | Schneider | Gutenberg | 7 „ | |
| 37 | Hörnemann | Junge Rudolph | 6 „ | |
| 38 | Korthäuer | Schnelläufer | 2 „ | 3100 |

Aus der Aufstellung der Ruhrkohlenschiffe ist ersichtlich, dass das älteste dieser Schiffe nur sechs Jahre zählt. Die Ruhrkohlenflotte ist fast gänzlich in den letzten vier Jahren vor dem Augenblick neu angeschafft, wo das Haus Math. Stinnes die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft vornehmen will.

Bei der Flotte der Rheinkohlenschiffe ist zunächst bemerkenswert, dass dieselben alle noch Namen tragen, während später und bis zur Gegenwart der einheitliche Name des Gründers der Firma „Mathias Stinnes" mit fortlaufender Nummer als Unterscheidungszeichen benutzt wird. Auch bei der Flotte der Rheinkohlenschiffe ist bemerkbar, wie man bestrebt gewesen ist, die Schiffe auf der äussersten Höhe zu halten. Ein Schiff von 14, ein Schiff von 13 Jahren sind die Veteranen, alle übrigen sind durchaus modern, wie schon aus ihren Grössenverhältnissen hervorgeht.

Zu der Flotte ergänzen sich die Kohlenvorräte und die Magazine, in denen die Kohlen lagern. Ein grosser Teil dieser Magazine gehört Math. Stinnes, und wir ersehen, dass solche eigene Niederlagen rheinaufwärts in Koblenz, Mainz und Mannheim, rheinabwärts in Emmerich in Besitz der Firma sind.

Die Aufzählung umfasst sämtliche in nachstehenden Magazinen lagernden Steinkohlen:

a) Magazin No. 30 im neuen Hafen zu Mülheim an der Ruhr ausschliesslich der an die Handlung Arn. Theod. Sölling zu Rotterdam durch notariellen Vertrag vom 4. März 1848 verkauften;
b) Magazin No. 6 im neuen Hafen zu Mülheim an der Ruhr ausschliesslich der an Friedr. Sölling zu Köln durch notariellen Vertrag vom 4. März 1848 verkauften;
c) Magazin der Zeche Sellerbeck;
d) Magazin der Zeche Wiesche;
e) Magazin No. 10 zu Mülheim an der Ruhr;
f) Magazin des Math. Stinnes, welches grenzt an das Magazin des Gust. Georg Stinnes zu Mülheim an der Ruhr;
g) Magazin, welches angepachtet von Gebr. Michels;
h) Magazin, welches angepachtet von Carl Aug. von Eicken;

i) Magazin des Math. Stinnes an der unteren Ruhrfähre zu Mülheim an der Ruhr;
k) Magazin, angepachtet von Herm. Schmitz, Herm. Sohn;
l) Magazin, angepachtet von Gerh. Mühlenbeck;
m) Magazin im Duisburger Hafen, von Math. Stinnes gepachtet;
n) Magazin des Math. Stinnes im alten Hafen zu Ruhrort;
m) angepachteten grossen Magazin im neuen Hafen zu Ruhrort,
n) angepachteten kleinen Magazin im neuen Hafen zu Ruhrort;
o) Magazin des Math. Stinnes im Vogelsang zu Ruhrort;
p) Magazin des Math. Stinnes zu Coblenz;
q) Magazin des Math. Stinnes zu Mainz;
r) Magazin des Math. Stinnes zu Mannheim;
s) Lager des Math. Stinnes zu Emmerich;
t) Magazin der Zeche Nachtigall;
u) Magazin der Zeche Reiger;
v) Magazin der Zeche Charlotte;
w) Magazin der Zeche Gewalt;
x) Magazin der Zeche Treue;
y) Magazin der Zeche Deimelsberg;
z) Magazin der Zeche Morgenstern und den in dem Magazin in No. 6 im neuen Hafen zu Mülheim an der Ruhr und auf der Zeche Victoria Mathias befindlichen Coacs.

Ein grosser Teil der Kohlenbestände kommt aus Zechen, welche zum mehr oder minder grossen Teil dem Gründer der Firma gehörten und von denen er, wie wir weiter unten sehen werden, eine Anzahl selbst erschlossen hat. In der Inventur vom Jahre 1848 finden wir die Beteiligung oder das Mutungsrecht an 38 Kohlenzechen und eine Eisensteingrube. Ein Teil dieser Zechen ist heute nicht mehr in Betrieb, es dürfte daher wohl von Interesse sein, die Namen zu erhalten. Math. Stinnes war demnach beteiligt an den Steinkohlenzechen:

1. Verein in Fulerum,
2. Hollenberg & Darmstadt in Holthausen,
3. Capellenbank im Heisingschen,

4. Rosenblumendelle im Mülheimschen,
5. ver. Wolfsbank in Schuer,
6. Brumbass im Heisingschen,
7. Felderkohlenbänksken in Bredeney,
8. Treue & Amsterdam im Märkischen,
9. Vorwärts im Mülheimschen,
10. Morgenröte im Mülheimschen,
11. Geitling im Märkischen,
12. Thorenbank in Altendorf,
13. Heinrich in Oberruhr,
14. Uebereinkunft in Oberruhr,
15. Wilhelm im Mülheimschen,
16. Leander bei Werden,
17. Silberbank bei Werden,
18. Hoffnung & Secretarius Aack bei Essen,
19. Altsackberg in Altendorf,
20. Dimbeck im Mülheimschen,
21. Freudenberg in Bredeney,
22. Freudenberg in Holthausen,
23. Huferbank I in Kleinumstand,
24. Rehmarkmannsbank in Rottberg
25. Guter Fund in Honsbeck,
26. Mühle in Bredeney,
27. Leuchte in Fischlaken,
28. Kahrer Wiedetöpfe in Hamm,
29. Kleinumstand in Kleinumstand,
30. Wohlverwahrt in Oberruhr,
31. Neue Aproche im Märkischen,
32. Sellerbeck bei Mülheim,
33. Carolus Magnus bei Borbeck,
34. Constantin der Grosse bei Borbeck,
35. Constantin der Grosse bei Borbeck,
36. Deimelsberg bei Steele,

ferner an den Mutungen Carolinenglück bei Bochum und Roland & Elise, endlich an der Eisensteingrube Catharina in Mintard.

Math. Stinnes besitzt damals ferner das Recht des Bezugs, der Einnehmung und der Ausbeute der im Bezirk des Essen-Werdenschen Bergamts belegenen Steinkohlenzechen Victoria Mathias, Graf Beust, Carolus Magnus und Ernestine. Diese vier Zechen sind, wie wir ebenfalls später sehen werden, bis zur Gegenwart im Besitz der Familie und in vollem Betriebe.

Zum Betriebe der Kohlenbewegung, zum Teil wohl auch zum Zug der Ruhrschiffe sind damals 104 Fracht- und Arbeitspferde mit dazu gehörigem Geschirr, 22 vierräderige Wagen und 5 Karren vorhanden. Von der Betriebsamkeit des Gründers der Firma geben nicht weniger als drei Reisewagen und zwei Chaisen Kunde.

Dass auch bis zu seinem Tode Mathias Stinnes der Ältere vielseitige andere Unternehmungen betrieb, beweist das in der Inventur vom Jahre 1848 erscheinende grosse Lager von Hölzern, unter denen 16500 Nussholzgewehrschäfte, 2000 Karabinerschäfte, 4000 halbe und Viertelschäfte und 11000 Paar Schlittschuhhölzer besonders auffallen. Von sehr hohem Interesse ist die Aufnahme des im Jahre 1848 vorhandenen Grundbesitzes und der daraufstehenden Gebäude.

Auf Seite 58 erwähnten wir als erste Grundlage der Firma Math. Stinnes das am 1. Dezember 1810 erworbene Kohlenhock und das am 19. Juli gekaufte halbe Häuschen und dahinter gelegene Höfchen.

Was ein arbeitsreiches Leben zu erwerben vermag, zeigt die Inventur von 1848, welche unter Immobilien folgende Grundstücke und Gebäude aufführt:

| Fortlauf. No. | Cataster-Gemeinde | Mutterrolle Flur No. | |
|---|---|---|---|
| 1 | Mülheim | B 106 | Wohnhaus No. 660 Hintergebäude und Comptoir, Remise, Stallung, Lagerhaus, Magazin, Gebäude, Garten und Hofraum am Froschenteich |
| 2 | „ | „ 107 | |
| 3 | „ | „ 108 | |
| 4 | „ | „ 100 | |
| 5 | „ | „ 101 | |
| 6 | „ | ex 103 | |

| Fortlauf. No. | Cataster-Gemeinde | Mutterrolle Flur No. | |
|---|---|---|---|
| 7 | Mülheim | ex 115 | |
| 8 | „ | „ 113 | |
| | | Annh. 12, 9 | Gärten an der Münsterstrasse |
| 9 | „ | ex 114 | |
| | | Annh. 12, 11 | |
| 10 | „ | ex 781 | Haus No. 595 Nebengebäude und |
| 11 | „ | „ 782 | Hofraum im Nothwege |
| 12 | „ | „ 94 | |
| | | Annh. 11, 11, 8 | |
| 13 | „ | A 94 | |
| | | Annh. 8, 8 | Gartenstücke an der Actienstrasse |
| 14 | „ | A 94 | |
| | | Annh. 8, 1 | |
| 15 | „ | A 94 | |
| | | Annh. 8, 2 | |
| 16 | „ | A 101 | Gartenstücke an der Münster- |
| | | Annh. 18, 165 | strasse |
| 17 | Mellinghofen | B 87 | |
| | | Annh. 13, 47 | Drei Häuser No. 30¼, 30½ und |
| 18 | „ | B 136 | 30⅓ nebst Gartenland an der |
| 19 | „ | No. 90 | Actienstrasse |
| | | Annh. 15, 97 | |
| 20 | Mülheim | A 103 | Haus No. 732½ nebst Stall und |
| | | Annh. 15, 105 | Hofraum an der Münsterstrasse |
| 21 | „ | A 4 | Kohlenhalde zwischen der Kohlen- |
| | | | strasse und der Ruhr |
| 22 | „ | | Ein Kohlenmagazinplatz im Hafen |
| | | | zu Ruhrort ad 100 Ruthen nebst |
| | | | Schmiede darin |

| Fortlauf. No. | Catasier-Gemeinde | Mutterrolle Flur No. | |
|---|---|---|---|
| 23 | | | Ein Coacsschuppen im neuen Hafen zu Mülheim |
| 24 | | | 32 Coacsöfen nebst dazugehörigen Schuppen und Geräte bei der Steinkohlenzeche Mathias bei Essen |
| 25 | | | Die Zornmühle in Strassburg nebst 30 Acker Grund und Boden und Inventar. Diese hat eigenen Betrieb und eigene Rechnungsführung. |
| 26 | | | Haus No. 659 am Froschenteich nebst Stallung und Hofraum |
| 27 | | | Steinbruch zu Ockenfels und |
| 28 | | | Steinbruch zu Erpeler Ley, mit den darin befindlichen Steinen |
| 29 | | | Steinbruch zu Rolandseck |
| 30 | | | Teil des Münsterschen Erbes in Speldorf |
| 31 | | | Grundstück zu Vollmerswerth |
| 32 | | | Grundstück zu Bolcke |
| 33 | Mülheim | B 90 | Garten am Froschenteiche*) |
| 34 | „ | „ 91 | Haus am Froschenteiche |
| 35 | „ | „ 92 | |
| 36 | „ | „ 93 | |
| 37 | „ | „ 867 | Hausplatz an der Münsterstrasse |
| 38 | „ | „ 868 | Schmiede |
| 39 | „ | „ 869 | Hausplatz |

*) Von diesen Grundstücken gehört ein Fünftel den Geschwistern Johann Stinnes, so dass hier nur vier Fünftel hingehören.

| Fortlauf. No. | Cataster-Gemeinde | Mutterrolle Flur No. | |
|---|---|---|---|
| 40 | Mülheim | B 841 | Hausplatz an der Jackenstrasse |
| 41 | „ | „ 842 | |
| 42 | „ | „ 953 | Bach an der Ruhr |
| 43 | „ | „ 954 | Wiese an der Ruhr |
| | | Annh. 13, 161 | |
| 44 | „ | B 152 | Haus und Hütung im Loh-Scheid |

Die Gründung der Aktiengesellschaft wird am 22. Oktober 1849 durch allerhöchste Bestätigungsurkunde genehmigt.

Die Urkunde lautet:

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preussen etc.

Gemäss § 1 des Gesetzes über die Actien-Gesellschaften vom 9. November 1843 genehmigen Wir die Errichtung einer Actien-Gesellschaft unter dem Namen „Mathias Stinnes'sche Handlungs-Actien-Gesellschaft zu Mülheim an der Ruhr", welche sich dort nach dem anliegenden notariellen Acte vom 26. Mai 1848 und nach der ihm beigehefteten gerichtlichen Erklärung des Special-Bevollmächtigten der Actionäre d. d. Berlin den 24. November 1848 zu dem Zwecke gebildet hat, eine kaufmännische Handlung, deren Hauptgeschäfte Steinkohlenbergbau, Kohlen-, Coacs-, Stein- und Holzhandel und Schifffahrt auf dem Rhein und dessen Nebenströmen betreffen, in Mülheim an der Ruhr zu betreiben. Wir bestätigen das in dem gerichtlichen Act d. d. Berlin, den 24. November 1848 enthaltene Statut der Gesellschaft mit der nachträglichen Bestimmung in dem Notariatsacte d. d. Essen, den 30. Juny 1849 unbeschadet der Rechte dritter Personen und mit dem Vorbehalt, diese Bestätigung, falls das Statut nicht befolgt oder verletzt würde, ebenfalls unbeschadet der Rechte dritter Personen zu widerrufen. Die Gesellschaft bleibt allen ergangenen oder noch ergehenden, den Bergbau betreffenden Gesetzlichen Bestimmungen ebenso wie dem Gesetze über die Actiengesellschaften vom 9. November 1843 unterworfen.

Gegenwärtige Urkunde, welche dem vorgedachten gerichtlichen Acte vom 24. November 1848 für immer beigeheftet bleiben soll, ist durch das Amtsblatt Unserer Regierung zu Düsseldorf bekannt zu machen.

Gegeben zu Sans-souci, den 22. Oktober 1849.

L. S. gez.: Friedrich Wilhelm

gegengez. Simons.

Für den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
Der Unterstaatssecretär.
von Pommer-Esche.

Bei der Gründung der Aktiengesellschaft handelt es sich, wie ja auch aus den früher gegebenen Darlegungen ersichtlich ist, im wesentlichen darum, das ungemein verzweigte, Tausenden von Menschen bereits damals Brot gewährende Unternehmen zu erhalten. Die Liegenschaften und der sonstige Besitz, zu welchem noch 159119½ Taler gute und 81684 Taler zweifelhafte Forderungen sowie die Werte laufender Kontrakte hinzu kommen, übersteigen die Forderungen der Gläubiger in jedem Falle beträchtlich. Es scheint aber, dass bei den ausserordentlich schlechten Zeitläuften die Gläubiger gefürchtet haben, dass eine Veräusserung des Besitzes zu damaliger Zeit ein sehr schlechtes Resultat ergeben würde, während ein starkes Vertrauen in den Betrieb und die Beziehungen der Firma jedenfalls bestand und die Gläubiger in der Fortführung des Geschäfts die sicherste Gewähr erblickten. Die Gründung dieser Aktiengesellschaft und die Einbeziehung der Gläubiger als Aktienbesitzer in die Firma tritt daher an die Stelle eines Moratoriums.

Dass dieses Vertrauen gerechtfertigt war, beweist der Umstand, dass die Gesellschaft als solche nur 10 Jahre bestanden hat, während welcher Zeit bereits ein sehr bedeutender Teil der Aktien allmählich wieder in den Besitz der Familie Stinnes übergeht. Schon 1853, also nach 4 Jahren, wird in einer ausserordentlichen Generalversammlung vom 8. November über die Geschäftslage berichtet, dass dieselbe für Bergbau und Kohlenhandel eine sehr günstige sei und der Verwaltungsrat sich in der Lage befände, der Familie Stinnes binnen 14 Tagen einen

Vertrag vorzulegen, durch welchen sie in den Stand gesetzt werde, innerhalb 10 Jahren das gesamte Aktienkapital zu amortisieren oder den Aktionären eine höhere Dividende zu versprechen.

1854 werden bereits 348 Aktien der Gesellschaft verlost, im Jahre 1855 folgen weitere 1019 Aktien, in den Jahren 1856 und 1857 wiederum je 1000 Aktien und im Jahre 1858 500 Aktien.

Am 15. Januar 1859 werden die Aktionäre aufgefordert, ihre Aktienkapitalbeträge mit Zinsen am 15. April in Empfang zu nehmen „zufolge geschehener Kündigung, da die Geschwister Stinnes oder deren Rechtsnachfolger vom § 20 des Statuts Gebrauch machen". Dieser § 20 lautet: „Sobald die Aktionäre an Dividende soviel erhalten haben, als die Aktienbeträge und jährlich 5 Prozent derselben betragen, hört die Aktiengesellschaft als solche auf und das Vermögen derselben in Aktivis und Passivis wird alsdann Eigentum der 7 Geschwister Stinnes. Diesen steht ausserdem jederzeit frei, durch derartige vollständige Befriedigung der Aktionäre jenes Vermögen der Gesellschaft nach vorhergegangener vierteljähriger Kündigung in Eigentum zu übernehmen, womit dann auch die Gesellschaft aufhört."

Am 6. März 1860 findet die statutenmässige Auflösung der Gesellschaft statt, und die Firma Math. Stinnes als solche tritt für die Schiffahrt wieder in ihre alleinigen Rechte, während nach dem früher angezogenen Passus des Testaments die Kohlenzechen als Besitztum der Familienmitglieder einer eigenen Verwaltung unterstehen.

Die beiden Zirkulare, welche das Ende der Aktiengesellschaft und die Wiederaufnahme der Firma Math. Stinnes bekannt machen, lauten erstens von seiten des Verwaltungsrates:

„Mit Bezug auf die nach § 20 unseres Statuts am 15. Januar d. J. erfolgte Kündigung des Actien-Capitals, beehren wir uns Ihnen anzuzeigen, dass die durch uns bisher vertretene Mathias Stinnes'sche Handlungs-Actien-Gesellschaft, nachdem der Baarbetrag für die Einlösung des gesamten Actien-Capitals den Eigenthümern der Activa überwiesen ist, ihr Ende erreicht hat.

Demnach sind sämmtliche laufende Rechnungen unserer Gesellschaft durch die von den Geschwistern Stinnes wieder hergestellte Firma Math. Stinnes übernommen worden.

Der Verwaltungsrat
der Mathias Stinnes'schen Handlungs-Actien-Gesellschaft.
Theodor Sölling. H. C. Sölling. Theodor Sprenger.
Ign. Seydlitz. Joh. Wilh. Beckmann."

Zweitens von seiten der Firma:

„Bezugnehmend auf umstehendes Circulair beehren wir uns Ihnen anzuzeigen, dass wir mit dem heutigen Tage die bisher von der genannten Actien-Gesellschaft geführten Geschäfte unter der früheren Firma

Math. Stinnes

und unter Uebernahme der laufenden Rechnungen der Gesellschaft wieder aufgenommen haben und in gleicher Weise fortführen werden.

Die Leitung und rechtsverbindliche Vertretung des Geschäftes übernimmt nach bestehendem Familienvertrage Herr Gustav Stinnes und sind die Herren Joh. Arnold Springmann und Gerhard Küchen zugleich ermächtigt, den Herrn Disponenten zu vertreten.

Wir bitten von den nachstehenden Unterschriften Vormerkung zu nehmen und den aus der aufgelösten Actien-Gesellschaft verbleibenden Saldo auf die Firma Math. Stinnes übertragen zu wollen.

Achtungsvoll
Namens der Erben Mathias Stinnes:
Gustav Stinnes."

Der in dem Zirkular genannte stellvertretende Disponent Gerhard Küchen ist der Vater des jetzigen geschäftsführenden Teilhabers der Firma, Kommerzienrat Küchen.

Die ganze Episode der Aktien-Gesellschaft beweist in ihrem Verlauf, dass die vom alten Herrn Mathias betretene Bahn der Aufwärtsbewegung von seinen Nachfolgern und Erben nicht verlassen worden ist. Innerhalb zehn Jahren gelingt es, die nicht unerheblichen Verpflichtungen des Jahres 1849 abzulösen. Der älteste Sohn des alten Herrn Mathias, Georg Mathias Stinnes, der bei der Gründung der Aktien-Gesellschaft vom

Chef des Hauses zum Disponenten der Gesellschaft ernannt wurde, starb bereits am 13. April 1853. An seine Stelle trat der jüngere Bruder Gustav Stinnes. Gleich in die ersten Jahre der Geschäftsführung von Gustav Stinnes fällt eine der schwierigsten Schiffahrtsperioden, wie sie Ruhr und Rhein zu verzeichnen haben. Infolge anhaltenden Regenmangels stockte die Schiffahrt beinahe gänzlich. An die regelmässige Schiffahrt war garnicht zu denken. Zeitgenössische Quellen sprechen von einem Hinschleichen einzelner Kohlennachen mit 300 bis 400 Scheffel Belastung. Erst im März 1858 wird die Schiffahrt auf der fast seit einem Jahre unfahrbaren Ruhr langsam wieder eröffnet und auch auf dem Rhein beginnen die Boote von Math. Stinnes und die Boote von Haniel wieder ihren Dienst. Alle Schleppdampfer werden ausschliesslich für die seit Herbst 1857 still liegenden Kohlenschiffe in Anspruch genommen.

Im Jahre 1862 tritt abermals eine solche Trockenheit ein, dass die Dampfschleppboote ihren Dienst auf dem Rhein einstellen müssen.

Im Jahre 1864 taucht zum ersten Male ein eigenartiges Projekt auf, nämlich die Einrichtung einer Kettenschleppschiffahrt auf Ruhr und Rhein. An diesem Projekt hat die Firma Math. Stinnes einen regen Anteil. In einem Prospekt der Mülheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft heisst es darüber:

„Bereits im vorigen Sommer tauchte das Projekt einer Dampf-Kettenschleppschiffahrt auf, und da wir gleichzeitig sichere Nachrichten erhielten, dass sich auswärtige Persönlichkeiten um die betreffende Konzession auf dem Rheine bewarben, hielt es der Verwaltungsrat für angemessen, diese neue Schleppeinrichtung in Verbindung mit der Ruhrorter Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, den Herren Franz Haniel und *Math. Stinnes,* einer eingehenden Untersuchung an Ort und Stelle auf der Seine zu unterziehen. Diese Untersuchung führte zu einem gemeinschaftlichen Gesuche um Konzessionierung bei der hohen Staatsregierung. Der Herr Handelsminister nahm zwar Anstand, unsere und die Ruhrorter Gesellschaft selbst zu konzessionieren, sprach aber die Konzessionszusage für zwei Persönlichkeiten aus der Mitte jeder der beiden Gesellschaften in Gemeinschaft mit den Herren Franz Haniel

und *Math. Stinnes* aus, während die andere Hälfte des einzurichtenden Unternehmens den Herren Konsul Albrecht in Paris und Kaufmann A. Cohn zu Berlin übertragen wurde. Eine Einigung mit den letztgenannten Beteiligten hat sich bisher nicht erzielen lassen. Da sich aber gleichzeitig bei neuer Untersuchung der Kettenschleppschiffahrt auf der Seine weitere Schwierigkeiten für den Rhein herausgestellt haben, so haben die diesseitigen Beteiligten beschlossen, in die neue Einrichtung nur einzutreten, wenn die hohe Staatsregierung ihnen zuvor gestattet, auf einer zwei bis drei Meilen langen Rheinstrecke einen Probeversuch mit der Kettenschleppschiffahrt machen zu dürfen.

Nach einiger Diskussion über diesen Gegenstand beschloss die Generalversammlung:

Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrat, in Verbindung mit den gleichgesinnten Dampfschleppschiffahrtsinteressenten probeweise Versuche über die Ausführbarkeit und Zweckmässigkeit der Kettenschleppschiffahrt auf dem Rheine zu machen und den dazu erforderlichen Kostenaufwand zu verwenden."

Das Projekt hat sich später als unausführbar erwiesen.

Die Ausdehnung der Schiffahrt seitens des Hauses Math. Stinnes erfährt ihre nächste Erweiterung im Jahre 1866, wo der Schlepper Mathias Stinnes III eingestellt wird. Das Schiff ist auf einer holländischen Werft zu Feyenoord erbaut. Es übertraf damals an Eleganz der Bauart und Ausstattung alle bis dahin auf dem Rhein fahrenden Dampfer. In demselben Jahre wird einer der Stinnes'schen Schlepper während des Feldzuges gegen Österreich zu einer kriegerischen Aktion benutzt. Der Ingenieurleutnant Jensen Joesten leitete mit dem Festungspionierdetachement Koblenz eine Requisition von Schiffsfahrzeugen auf dem Schlepper Mathias Stinnes*) von Koblenz rheinaufwärts und zerstörte in Assmannshausen die Nassauischen Eisenbahn- und Telegraphenleitungen, darauf nahm er ohne Handstreich die nassauische Marxburg ein, wo nassauisches Militär lag.

*) Die Nummer ist nicht beigefügt; wahrscheinlich ist es Mathias Stinnes I oder II, da III erst im Dezember geliefert wurde.

Die Einzelheiten der Fortschritte, welche die Rheinschiffahrt dank der Schiffahrtsakte vom Jahre 1868 machte, sind oben beleuchtet worden; hier können wir uns darauf beschränken, die Entwicklung der Flotte von Math. Stinnes und ihrer Rheinschiffahrt an sich anzuführen.

In diese Entwicklungsphase hinein fiel im Jahre 1878 der Tod des damaligen Chefs der Firma, des zweiten Sohnes des alten Mathias, Herrn Gustav Stinnes. Gustav Stinnes erreichte nur ein Alter von 51 Jahren. Die Rheinisch-Westfälische Zeitung vom 25. Februar 1878 sagt über ihn:

„Heute Abend nach 8 Uhr verschied nach wiederholt sich einstellendem Blutsturz der Chef unseres ersten Handlungshauses, Herr Gustav Stinnes, der langjährige Präsident der Mülheimer Handelskammer. Wer den Verstorbenen gekannt hat, wird ermessen, was seine Familie, seine Freunde, was unsere Stadt an dem Verstorbenen verloren hat, der sich für unsere Gemeindeangelegenheiten in seltenem Masse interessierte, der denselben seine Kräfte und reichen Erfahrungen mit Eifer widmete. Unsere industriellen Verhältnisse kannte er wie wenige genau und hat für dieselben mit Erfolg gewirkt. Vor kurzem war noch Herr Stinnes durch Verleihung des roten Adlerordens ausgezeichnet worden. Wohl selten wird man einen volkstümlicheren Mann kennen gelernt haben, der bei kurzem entschiedenem Handeln sich die Liebe seiner Mitbürger und seiner Untergebenen in so hohem Masse erworben hat und dabei ein so rechter Mülheimer war, von altem Mülheimer Schrot und Korn".

An seine Stelle trat Hugo Stinnes, der jüngste Sohn des alten Mathias, geboren am 3. Dezember 1842. Aber auch ihm war es noch nicht zehn Jahre vergönnt, an der Spitze seines grossen Hauses zu stehen; er starb am 14. Mai 1887.

Die Quellen über die logische Weiterentwicklung der Flotte des Hauses Stinnes sind einigermassen spärlich. Der Untergang des ersten Schleppers Mathias Stinnes I ist früher bereits erwähnt worden. Wir erfahren, dass im Jahre 1882 ein neuer Schraubenschlepper für Mathias Stinnes eingestellt wird. Derselbe war der Ersatz für Mathias Stinnes I

und ist auf der Werft von Ewald Berningshaus in Duisburg als Doppelschraubendampfer erbaut.

Es ist besonders zu bemerken, dass um diese Zeit der deutsche Schiffbau auch in der Lieferung von Schleppdampfern in die Erscheinung tritt. Gerade der Bau dieser zwar noch kleinen, aber zum Teil mit sehr starken Maschinen ausgerüsteten Schiffe ist es gewesen, der der gewaltigen Entwicklung des deutschen Schiffbaues vorgearbeitet hat.

Im Jahre 1885 ergingen zum ersten Male, wie bekannt, an den deutschen Schiffbau die Aufträge auf grosse Seedampfer für die Reichspostlinien des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien und Australien. Diesen Bauten haben die Bestellungen deutscher Inlandfirmen für den Verkehr auf deutschen Strömen wesentlich vorgearbeitet. Besonders hervorgehoben soll hier werden, dass die Firma Math. Stinnes in den letzten 20 Jahren kein Dampfschiff mehr auf fremden Werften hat bauen lassen und dass sie damit ebenfalls dem deutschen Schiffbau sehr erhebliche Dienste geleistet hat.

Im Jahre 1884 lief, diesmal wieder auf der holländischen Werft zu Feyenoord, der von der Firma Stinnes gebaute Schleppkahn „Gustav" vom Stapel, der mit 24000 Zentnern Tragfähigkeit zu den grössten gehörte, welche vor 24 Jahren den Rhein befuhren.

Im Jahre 1890 zählte die Schleppdampferflotte bereits sechs Boote. Der nächste Schlepper Mathias Stinnes VI traf am 17. Juli in Ruhrort ein und machte in den nächsten Tagen eine Probefahrt mit einer Schlepplast von 60000 Zentnern. Die Fahrtdauer von Duisburg nach Köln war dabei auf nur 16 Stunden festgesetzt.

Schon im Jahre 1892 erschien ein neuer grosser Radschleppdampfer, erbaut auf der Werft von Gebrüder Sachsenberg in Rosslau a. d. Elbe, der Mathias Stinnes VII in Ruhrort. Über seine Masse und Leistungsfähigkeit sind weiter oben bereits Angaben gemacht worden.

1894 erbaute die Firma Math. Stinnes im Hafen von Ruhrort und zwar im neuen Teil des Kaiserhafens für ihren Schiffahrtsbetrieb zwei eigene Kohlenkipper.

1896 trat der Mathias Stinnes VIII, erbaut bei Ewald Berninghaus-Duisburg, als Hafenbugsierdampfer in Dienst.

In demselben Jahre besuchte Seine Majestät der Kaiser Ruhrort. Bei dieser Gelegenheit fand eine grosse Flottenparade statt, zu welcher die Firma Math. Stinnes ihren Schleppdampfer Mathias Stinnes III für die Mülheimer Veteranen, IV nebst Schleppzug und VI und VII für etwa 400 Gäste, unter ihnen die Spitzen der Behörden von Mülheim und Essen, die Eisenbahndirektion Essen, das Oberbergamt, das Offizierkorps usw. zur Verfügung stellte.

1902 trat Mathias Stinnes IX in Dienst, der nunmehr mit seinen vier beladenen Anhangschiffen 70000 Zentner schleppte.

In demselben Jahre besuchte der Kaiser mit der Kaiserin wiederum Ruhrort. Bei der stattfindenden grossen Flottenparade beteiligte sich Math. Stinnes abermals mit drei Dampfern und einem Schleppzug.

Eine für die Schiffahrtsinteressen des Rheins sehr wichtige Tatsache vollzog sich am 20. März 1903. Auf Einladung der Reedereifirmen Math. Stinnes, Haniel und Tauerei vereinigten sich etwa 50 Reeder und Spediteure des gesamten Rheingebietes und gründeten den Verein rheinischer Binnenschiffahrtsinteressenten.

Im Jahre 1904 trat als Ersatz des Schleppers Mathias Stinnes II ein neuer denselben Namen führender, bei Gebrüder Sachsenberg erbauter Radschleppdampfer in Dienst. 1905 folgte der Schraubenschleppdampfer Mathias Stinnes X.

Im Jahre 1906 kaufte die Firma Math. Stinnes die Aktiengesellschaft für Handel und Schiffahrt H. A. Disch, deren Sitz früher in Mainz war auf und vermehrte dadurch ihr Schleppdampfermaterial auf 20 Schiffe. Noch in demselben Jahre traf der Schlepper Mathias Stinnes XI von der Elbe in Ruhrort ein. Gegenwärtig befindet sich der Mathias Stinnes XXII in Bau.

Im Jubiläumsjahre verfügt das Haus Stinnes daher über 21 Schleppdampfer und nicht weniger als 85 eiserne Schleppkähne. Sie steht damit bei weitem an der Spitze aller Schleppdampfergesellschaften des Rheins und hat in den hundert Jahren ihres Bestehens, den grossen Gesichtspunkten ihres Gründers und den von ihm ausgegangenen Anregungen folgend, nach jeder Richtung hin die Führung in den wichtigsten Interessen der Rheinschiffahrt behalten.

# IV. KAPITEL.

## Der Kohlenbergbau im Ruhrrevier im 19. Jahrhundert.

Die beiden Rohstoffe welche der Kultur der Gegenwart ihren Stempel aufgedrückt haben, welche dem Gesamtleben der Gegenwart ihren Charakter verleihen, sind Kohle und Eisen; beide in engster Wechselwirkung zu einander stehend, aufeinander in ihren Lebensbedingungen angewiesen, die untrennbare Einheit jedes materiellen Fortschritts bildend, beherrschen sie heute die Entwicklung aller Kulturvölker und zeigen jedem Fortschritt den Weg.

Wohl ist das Eisen das ältere der Geschwister, aber dieses Recht der Erstgeburt konnte das Eisen nur so lange behalten, als eine verhältnismässig dünne Bevölkerung, mehr aber noch der in den Kinderschuhen steckende Verkehr den Austausch der Produkte in engeren Grenzen hielt, besonders aber so lange riesige Bestände an Holz für die Verhüttung des Eisenbedarfes genügten.

Mit dem Augenblick, wo die maschinelle Technik in der Kultur der Gegenwart erscheint, ist Gewinnung und Verarbeitung des Eisens von der Kohle abhängig.

Heute lautet die Formel: Ohne Kohle kein Eisen, ohne Eisen keine Industrie, ohne Industrie keine Schiffahrt, ohne Schiffahrt kein Weltverkehr, ohne Weltverkehr kein Wohlstand und keine Blüte für Deutschland. Beide grundlegenden Rohstoffe besitzt Deutschland; in der Kohlenförderung steht es an der dritten Stelle der Weltproduktion.

Der Bericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund gibt darüber für das Jahr 1907 die folgende Angaben:

Die gesamte Kohlengewinnung der Welt im Jahre 1907 schätzt der Verein auf 1000 Millionen Tonnen, das sind gegen das Vorjahr etwa

90 Millionen Tonnen mehr. Der Anteil der Vereinigten Staaten von Amerika daran beträgt 40 Prozent, auf Grossbritannien entfällt ein Viertel und auf Deutschland ungefähr ein Fünftel. Diese drei Länder förderten zusammen 84 Prozent der Weltproduktion. Die Anteile Österreich-Ungarns, Frankreichs und Belgiens stellten sich auf 4,4, 3,4 und 2,2 Prozent. Ausser der Union kommen von aussereuropäischen Ländern für die Kohlenförderung hauptsächlich noch Japan mit rund 14 Millionen Tonnen, Australien mit 10½ Millionen Tonnen, Britisch-Indien mit annähernd 10 Millionen Tonnen und Kanada mit 9½ Millionen Tonnen in Betracht.

Die Kokserzeugung der Welt belief sich 1906 auf 86½ Millionen Tonnen gegen 76½ Millionen Tonnen im Jahre 1905. Zur Herstellung dieser Menge wurden 136 Millionen Tonnen Kohlen verbraucht, was einem Koksausbringen von 65 Prozent entspricht. Auch in der Kokserzeugung nehmen die Vereinigten Staaten den ersten Platz ein; ihr Anteil betrug 1906 33 Prozent; auf Deutschland, das 1906 an die zweite Stelle rückte, entfielen 23,4 Prozent, auf Grossbritannien 22,7 Prozent.

Der Durchschnittswert für die Tonne Steinkohle stieg in Deutschland von 8,93 auf 9,74 Mark. Auch 1907 hatte das Ruhrbecken mit 61,3 Prozent den grössten Anteil an der Steinkohlenförderung Preussens; die im Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat vereinigten Zechen lieferten rund 60 Prozent. Der Wert der Braunkohlengewinnung stellte sich auf 156,4 Millionen Mark und überholte damit das vorjährige Ergebnis um rund 25 Millionen Mark. Der Durchschnittswert einer Tonne stieg um 17 Pfennig auf 2,50 Mark. Der Produktionswert der gesamten deutschen Bergwerksindustrie hat 1907 mit 1,8 Milliarden Mark gegen 1,6 Milliarden Mark im Vorjahre eine Steigerung um reichlich 200 Millionen erfahren. Drei Viertel des Gesamtwertes entfallen auf Steinkohle und 8½ Prozent auf Braunkohle, auf Eisenerz 6⅓ Prozent, auf Kalisalz rund 1 Prozent. Der Anteil dieser vier Mineralien an dem Gesamtwert aller deutschen Bergwerksprodukte betrug 95 Prozent. Die Zahl der in der deutschen Bergwerksindustrie beschäftigten Personen belief sich 1906 auf 689000 gegen 661000 im Jahre 1905.

Die Kohlengewinnung der Vereinigten Staaten betrug im Berichtsjahre 435,8 Millionen Tonnen und übertraf damit das Ergebnis des

Vorjahres um 60 Millionen Tonnen oder 16 Prozent. Ihr Wert stieg mit 2,6 Milliarden Mark rund um 427 Millionen. Die Kohlenförderung Grossbritanniens wies mit 272 Millionen gegen das Vorjahr eine Zunahme um 17 Millionen Tonnen oder 6,7 Prozent auf.

Die stolzen Ziffern, welche sich aus dieser Statistik für Deuschland ergeben, gewinnen an Bedeutung, wenn man sich vergegenwärtigt, dass der Kohlenbergbau auch im ältesten und grössten deutschen Revier, im Bezirk der Ruhrkohle nicht viel über ein Jahrhundert überhaupt alt ist, dass dagegen sein rationeller Betrieb naturgemäss erst mit der Erfindung der Dampfmaschine, der Ausnutzung des Dampfes für technische Zwecke, einsetzt.

Zwar sind die Steinkohlenlager sowohl in der Mark wie in Kleve seit Jahrhunderten bekannt, aber die Ausbeutung derselben entbehrte jeder rationellen Grundlage. Die gewonnenen Kohlen dienten im wesentlichen nur dem Selbstverbrauch und darüber hinaus dem Absatz für Verwendung in der Haushaltung. Von einem regelmässigen Absatz von Kohle für gewerbliche Anlagen ist kaum die Rede. Der Kohlenbergbau selbst ist Stollenbau. Es gab bereits in dem Jahre 1542 eine von Herzog Wilhelm von Kleve-Berg erlassene Bergordnung, aber noch 200 Jahre später stellte eine im Jahre 1734 von Berlin nach der Mark entsendete besondere Kommission fest*), „dass, obgleich von Staatswegen ein Oberberg-Voigt angestellt sei, der Bau der meist von Bauern und Eigenlöhnern bearbeiteten Gruben (plattdeutsch „Pütte“ genannt) von „eines jeden selbst eigener Einrichtung dependiere“. Kurz nach jener aus zwei Klevischen Kriegsräten bestehenden Kommission wurde ein ausgezeichneter Sachverständiger, der Bergmeister Decker aus Wettin bei Halle, nach der Ruhr geschickt, um endlich Ordnung in die Sache zu bringen und dem wüsten Raubbau zu steuern, sowie ferner „damit Sr. Königlichen Majestät Zehende und die Berwerksrevenue von Zeit zu Zeit erhöhet, ingleichen die Königlichen Salz-Cocturen (zu Königsborn) in einen beständigen florissanten Stand gesetzet werden“. Wesentlich auf Deckers

*) Siehe Dr. Achenbach: Geschichte der Kleve-Märkischen Berg-Gesetzgebung pp. sowie Berger: Der alte Harkort.

Betreiben wurde 1737 von Friedrich Wilhelm I. eine „renovierte" Bergordnung erlassen und ein Bergamt eingesetzt, welches zuerst zu Bochum (1738), dann zu Schwerte (1745) und Hagen (1766) seinen Sitz hatte, schliesslich aber (1780) nach Wetter verlegt wurde. Inzwischen war auf Grund eines Entwurfs des gleich Decker um den Märkischen Bergbau hochverdienten Bergmeisters Johann Friedrich Heintzmann aus Wernigerode die revidierte Bergordnung von 1766 an Stelle derjenigen von 1737 getreten und im Interesse der Arbeiter die bis jetzt in segensreicher Wirksamkeit stehende Märkische Knappschaftskasse errichtet worden. Gleichzeitig erhielten die Bergleute ein Königliches Generalprivilegium, das ihnen hochwichtige Rechte, wie: Freiheit von der Werbung, von Personaldiensten, Wachten, Wegebesserungen, Akzise und Einquartierung, das Recht zum Schürfen und Erwerb von Bergeigentum, sowie bergamtliche Jurisdiktion usw. gewährleistete.

Die Klevisch-Märkische Bergordnung von 1766, welche fast ein volles Jahrhundert in Kraft blieb, bis sie durch das vortreffliche für die ganze Monarchie geltende Gesetz von 1865 abgelöst wurde, machte der früheren Bergbau-Anarchie ein gründliches Ende. An die Stelle der bisherigen Willkür trat fortan die vollständige Herrschaft der Regierung. Von der berechtigten Anschauung ausgehend, dass der Bergwerksbesitzer jener Zeit zur Selbstverwaltung nicht reif und der Märkische Steinkohlenbergbau strenger Ordnung und staatlicher Aufsicht bedürftig sei, wenn Grosses aus ihm werden solle, nahm der Staat den technischen Betrieb und sogar das Rechnungswesen durch die von ihm angestellten Beamten (Obersteiger, Berg-Geschworene und Oberschichtmeister) vollständig in seine Hand und liess dem Grubeneigentümer (Gewerken) nichts als das ganze geschäftliche Risiko, die Zahlung der erforderlichen Zubusse und die Aussicht auf etwaige Ausbeute. Anzuordnen hatte der Bergbautreibende gar nichts; seine Bevormundung war eine vollständige; anfänglicher Widerspruch dagegen blieb unbeachtet. Behufs Regelung der Produktion wurde neben dem Gesetze bestimmt, dass die Zahl der in Betrieb stehenden Gruben ohne staatliche Genehmigung nicht vermehrt werden dürfe, so lange der Bedarf dies nicht erfordere.

Darüber, was Bedarf sei, entschied natürlich nur das alles regelnde Bergamt, welches schliesslich auch die Preise der Kohlen für jede einzelne Zeche, je nach ihrer günstigeren oder ungünstigeren Lage für den Absatz, nach seinem Ermessen feststellte. Die Abgaben der Gruben an den Staat stiegen bis zu der enormen Höhe von 14 Prozent vom Bruttoertrage.

Der Absatz — der durch einen hohen fiskalischen Ausgangszoll künstlich erschwert wurde — und seine Vermehrung blieb das grosse Rätsel, welches weder das Verlangen des Gewerken nach Ausbeute, noch die bureaukratische Weisheit des Bergamtes zu lösen vermochte. Kohlen lagen in unschätzbarer Menge und Güte in den Märkischen Gebirgen versenkt, dienstbereite Hände zu ihrer Hebung waren genug vorhanden; doch die Mittel fehlten, sie auf grössere Entfernungen zu transportieren. Strassen existierten nicht; die vorhandenen Wege waren von elendester Beschaffenheit und wurden grundlos, sobald man sie während des Winterhalbjahrs infolge grösseren Kohlenverkehrs stärker in Anspruch nahm. Die einzelnen Gewinnungspunkte lagen zerstreut in Busch und Berg und lieferten ein für die heutigen Verhältnisse geradezu unglaubliches Minimum von Kohlen, welches die Anlage fahrbarer Verbindungen, selbst wenn man die Kosten dafür zu erschwingen vermocht hätte, nicht lohnte. 1787 wurden durch 141 in Betrieb stehende Gruben 1769768 Ringei Kohlen gefördert, sodass auf jede Grube im Jahresdurchschnitt 12550 Ringel oder, bei 250 Arbeitstagen, nur 50 Ringel täglich entfielen. Andererseits lagen die Hammerwerke des Herzogtums Berg, des Sauer- und des Siegener Landes, also der Hauptabsatzgebiete für die Märkischen Steinkohlen, grösstenteils in engen unzugänglichen Talschluchten, wohin ein Saumpfad oder ein nur bei trockener Jahreszeit fahrbarer Weg führte. Unter solchen Umständen, für welche das Zeitalter des Dampfes und des Eisens jedes Verständnis verloren hat, liess sich allein Hilfe beim „Kohlentreiber“ finden, dem Manne, welcher für den Märkischen Bergbau im 18. Jahrhundert das war, was ihm der Lokomotivführer im 19. geworden ist. Der Kohlentreiber war Eigentümer eines kleinen, im Walde belegenen Kathens (westfälisch: Kotten), welcher ihm für 3 bis 4 elende Pferde dürftiges

Futter lieferte. Mit diesen zog er bei Tagesanbruch zum nächstgelegenen „Pütt", um hier jedem der Tiere einen mit etwa 2½ bis 3 Zentnern Kohlen gefüllten Sack auf den magern Rücken zu laden und sie dann gemeinsam mit denen seiner Nachbarn, gleich einer grossen Kamel-Karawane der Wüste, unter unzähligen Flüchen und Schlägen und bei unerhörtem Schnapskonsum den meistens mehrere Meilen entfernten Hämmern zuzutreiben, wo der Schmied ihrer wartete.. „Vor eine Karre gespannt", sagt Müller in seiner Chorographie von Schwelm, „würde das Pferd vielleicht 8 bis 10 Eimer (Ringel) ziehen können. Allein da es alsdann auch stärker sein und besser gefüttert werden müsste und da in den Gebirgswegen das Geschirr zu viel leiden würde, so befindet man sich bei der beschriebenen Art des Transports besser. Unterdessen werden nach einigen Orten auch viele Kohlen auf der Achse verfahren".

Die „einigen Orte", nach denen Kohlen auf der Achse gebracht werden und wo ein Pferd nach Prediger Müllers Meinung „vielleicht" die damals gebräuchliche Last von 12 bis 14 Zentner ziehen konnte, waren wesentlich solche, die das Glück hatten, an den von 1788 bis 1794 durch die Fürsorge des Ministers von Heinitz und des Bergamtsdirektors, späteren Präsidenten vom Stein, wie durch Liebrechts Energie hergestellten beiden Chausseen zu liegen. Die grosse Fahrstrasse vom Rhein zum Norden ging von Düsseldorf und Köln nach Elberfeld, gelangte bei Barmen ins Märkische und durchschnitt dieses Gebiet, der Enneperstrasse folgend und Hagen, Unna und Soest berührend, von Südwesten nach Nordosten fast in seiner ganzen Breite. Bei Herdecke und Hagen wurde diese Chaussee von jener gekreuzt, welche, von Holland kommend über Wesel, Essen, Bochum in das Ruhrtal hinabstieg und alsdann über Breckerfeld und Meinerzhagen durch das Kölnische Sauerland nach Siegen, Wetzlar und Frankfurt a. M. führte."

Für die an der mittleren und unteren Ruhr gelegenen Kohlenlager stellten sich die Abfuhrverhältnisse einfacher, sobald einmal die Bedeutung des Wasserweges erkannt und eine Art Regulierung der Ruhr eingeleitet war, wie dies weiter oben dargestellt worden ist.

Anstelle der in dem Jahre 1766 geschaffenen revidierten Bergordnung für das Herzogtum Kleve, Fürstentum Meurs und die Grafschaft Mark galt zur Zeit des Beginns unserer Darlegungen*) für das Gebiet der Herrschaft Broich einschl. Kirchspiel Mülheim an der Ruhr, der Unterherrschaft Hardenberg und überhaupt des ehemaligen Herzogtums Berg wie auch für die auf der linken Ruhrseite gelegene Herrlichkeit Oefte die Jülich-Bergische Bergordnung vom 21. März 1719, für das Vest Recklinghausen wie auch für das Gebiet des früheren Herzogtums Westfalen die Kurkölnische Bergordnung vom 4. Januar 1669.

Eine besondere Provinzial-Bergordnung bestand nicht, vielmehr galt anstelle einer solchen der Titel 16 des II. Teils des Allgemeinen Landrechts für das Gebiet der vormaligen Grafschaften Dortmund, Hohenlimburg, Ravensberg, Ober-Lingen und Tecklenburg, Fürstentümer Münster, Korvey und Minden, Standesherrschaften Dülmen, Horstmar, Bocholt, Anholt, Ahaus, Gehmen, Steinfuhrt, Rheina-Wohlbeck, Rhoda und Rietberg sowie für das Amt Reckeberg und das städtische Gebiet von Lippstadt.

Nach dem landrechtlichen Grundsatze: „Stadtrecht bricht Landrecht, Landrecht bricht gemeines Recht", galt nächst den Provinzial-Bergordnungen subsidär das Bergrecht des allgemeinen Landrechts Teil II, Tit. 16 in dem oben angegebenen Bereiche der revidierten Kleve-Märkischen und der Kurkölnischen Bergordnung, in der Herrschaft Broich einschliesslich Mülheim a. d. Ruhr und in der Unterherrschaft Hardenberg.

Nächst dem allgemeinen Landrecht kam dann das gemeine deutsche Bergrecht bezw. die Observanz in Betracht.

In dem Gebiet des vormaligen Herzogtums Berg (mit Ausschluss von Hardenberg und Broich) sowie in der angegebenen Herrlichkeit Oefte war nächst der Provinzial-Bergordnung das gemeine deutsche Bergrecht subsidär anzuwenden, indem hier das allgemeine Landrecht nicht galt.

*) Die Entwicklung des Niederrheinisch-westfälischen Steinkohlen-Bergbaues in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts; herausgegeben vom Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund in Gemeinschaft mit der Westfälischen Berggewerkschaftskasse und dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat.

Dieser auf der rechten Rheinseite herrschende Rechtszustand war demnach recht verwickelt und schwer zu übersehen, ausserdem aber nach der damaligen Lage der Montanindustrie nicht mehr angemessen, indem er den Bergbau mit überaus hohen Bergwerksabgaben (dem Zehnten usw.) belastete und zudem einer starken staatlichen Bevormundung unterwarf. Die seit den 1820er Jahren unternommenen Bemühungen um eine Reform des Bergrechts waren ohne Erfolg geblieben, bis vom Jahre 1851 ab und zwar durch Novellengesetzgebung endlich Änderungen auf bergrechtlichem Gebiete durchgeführt wurden. Diese Gesetzgebung bewegte sich in der Hauptsache nach zwei Richtungen hin, nämlich einmal auf die Beseitigung der staatlichen Bevormundung und die dadurch bedingte Reform der Bergverwaltung, zum andern auf die Ermässigung der Bergwerksabgaben. Es waren dies folgende Gesetze:

1. Gesetz vom 12. Mai 1851 über die Verhältnisse der Miteigentümer eines Bergwerks;
2. Gesetz vom 12. Mai 1851 über die Besteuerung der Bergwerke;
3. Gesetz vom 10. April 1854 betr. die Vereinigung der Berg-, Hütten- und Salinenarbeiter in Knappschaften;
4. Gesetz vom 23. März 1856 über die Bestrafung unbefugter Gewinnung oder Aneignung von Mineralien;
5. Gesetz vom 21. Mai 1860, die Aufsicht der Bergbehörden über den Bergbau betr.—kurzweg gewöhnlich Freizügigkeitsgesetz genannt;
6. Gesetz vom 21. Mai 1860 betr. die Aufhebung der in bergbaulichen Verwaltungs-Angelegenheiten zu entrichtenden Gebühren und Sporteln;
7. Gesetz vom 22. Mai 1861 betr. die Ermässigung der Bergwerksabgaben;
8. Gesetz vom 10. Juni 1861 über die Kompetenz der Oberbergämter — kurzweg Kompetenzgesetz genannt;
9. Gesetz vom 20. Oktober 1862, die Bergwerksabgaben betreffend;
10. Gesetz vom 5. Juni 1863 wegen Verwaltung der Bergbauhilfskassen.

Soweit nicht durch das Gesetz vom 1. Juli 1821 (betr. die Verleihung des Bergeigentums auf Flözen) und die vorstehend unter 1 bis 10

angegebenen Novellen bezw. die daneben noch ergangenen weniger wichtigen Gesetze eine Änderung getroffen war, galten auf der rechten Rheinseite bis 1. Oktober 1865 noch die alten Bergordnungen bezw. das Landrecht und das gemeine Recht. Die Behörde suchte zwar die in diesen Rechtsverhältnissen etwa noch liegenden Schärfen durch Verwaltungsvorschriften möglichst zu lindern, aber die Rechtsgrundlage derartiger Verwaltungsnormen war, da auch die Behörde nicht über, sondern unter dem Gesetze steht, vielfach eine recht schwache und unsichere.

Im Jahre 1865 erfolgte dann die langersehnte durchgreifende Reform unseres Bergrechts, indem unter dem 24. Juni 1865 das allgemeine Berggesetz für die Preussischen Staaten — also auch für die linke Rheinseite gültig — erging. Dasselbe trat mit dem 1. Oktober 1865 in Kraft, so dass von diesem Tage ab die linke wie auch die rechte Rheinseite gleiches Bergrecht hatten. Mit dem angegebenen Zeitpunkte traten ausser Kraft: die Provinzial-Bergordnungen, die §§ 6 und 69 bis 480 des sechzehnten Titels im zweiten Teile des allgemeinen preussischen Landrechts, das Gemeine deutsche Bergrecht, die Deklaration vom 27. Oktober 1804, das Gesetz über die Verleihung des Bergeigentums auf Flözen vom 1. Juli 1821, das Gesetz über die Verhältnisse der Miteigentümer eines Bergwerks vom 12. Mai 1851, das Knappschaftsgesetz vom 10. April 1854, das Gesetz über die Beaufsichtigung des Bergbaues und das Verhältnis der Berg- und Hüttenarbeiter vom 21. Mai 1860 mit Ausschluss der §§ 16, 17 und 18 und des § 19, soweit derselbe sich auf § 18 bezieht, das Gesetz über die Kompetenz der Oberbergämter vom 10. Juni 1861, das linksrheinische Bergwerksgesetz vom 21. April 1810, das Dekret über die Organisation des Bergwerkskorps vom 21. April 1810, das Dekret über die Organisation des Bergwerkskorps vom 18. November 1810, das Bergwerks-Polizeidekret vom 3. Januar 1813, und alle übrigen allgemeinen und besonderen Gesetze, Verordnungen und Gewohnheiten über Gegenstände, auf welche das allgemeine Berggesetz sich bezieht.

Diese aufgehobenen Gesetze u. s. w. haben indessen ihre Anwendbarkeit insoweit behalten, als nach denselben wohlerworbene Rechte und solche ältere Einrichtungen, welche wie Erbstollengerechtigkeiten,

Längenfelder u. s. w. das allgemeine Berggesetz nicht mehr gewährt, nach wie vor beurteilt werden müssen.

In voller Wirksamkeit blieben also neben dem Allgemeinen Berggesetz: das heute noch gültige Gesetz vom 23. März 1856 wegen unbefugter Mineralgewinnung, das ebenfalls heute noch bestehende Bergbauhilfskassengesetz vom 5. Juni 1863 und die Vorschriften betr. die Bergwerksabgaben. In letzterer Beziehung war nämlich bereits durch das Gesetz vom 20. Oktober 1862 eine Gleichstellung des linksrheinischen mit dem rechtsrheinischen Gebiete, beginnend mit dem 1. Januar 1865, herbeigeführt worden. Durch Gesetz vom 14. Juli 1893 endlich wurden die Bergwerksabgaben vom 1. April 1895 ab ausser Hebung gesetzt.

Das allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865, welches übrigens in den Jahren 1867 bis 1869 auch in die neu erworbenen Gebietsteile eingeführt wurde, hat durch folgende Berggesetz-Novellen Ergänzungen bezw. Abänderungen erfahren:

1. Gesetz vom 9. April 1873, betr. die Abänderung des § 235 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865;
2. Gesetz vom 24. Juni 1892, betr. die Abänderung einzelner Bestimmungen des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865;
3. Gesetz vom 7. Juni 1902, betr. die Abänderung einzelner Bestimmungen des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865.

Ausser dem Berggesetz kommen für die Bergbau-Verhältnisse noch sonstige allgemeine Gesetze, welche teilweise auch berggesetzliche Bestimmungen modifiziert haben, in Betracht. Die Reichsgesetze, soweit in ihnen nicht etwas anderes ausdrücklich bestimmt ist, gehen den Landesgesetzen vor. Die in den 1880er Jahren begonnene sozialpolitische Reichsgesetzgebung belastet den Bergbau hinsichtlich Beitragsleistung stark, insbesondere hat sie auch das altehrwürdige Knappschaftswesen (d. h. die für den Fall von Krankheit, Invalidität oder Tod den Bergleuten bezw. deren Hinterbliebenen Unterstützung gewährenden Kassen) beeinflusst.

* * *

Wir sind mit der Anführung der gesetzlichen Regelung der Bergbauverhältnisse unserer Darstellung etwas vorausgeeilt und kehren zu der Zeit zurück, in welcher der Bergbau noch ohne wesentliche maschinelle Kräfte betrieben wurde. Von dem Jahre 1803 ab setzt jedoch nunmehr die Dampfmaschine als Hilfsmittel des Bergbaues ein. Die erste auf einem deutschen Bergwerk aufgestellte „Feuermaschine", wie sie genannt wird, wurde auf dem jetzt Krupp gehörigen Steinkohlenbergwerk Vereinigte Sälzer und Neuack im Jahre 1803 durch den auf Seite 100 bereits erwähnten Franz Dinnendahl aufgestellt.

Bis dahin waren die Steinkohlenbergwerke fast alle über der Stollensohle abgebaut und, soweit man mit Handpumpen hatte kommen können, war geunterwerkt. Der erste Tiefbauschacht auf einem Ruhrkohlenbergwerk wurde, durch die preussische Bergbehörde angeregt, auf den Zechen Sälzer und Neuack angelegt, deren Gewerke sich zu diesem Zwecke konsolidierten; der Auftrag, die zu diesem Zwecke erforderliche, auf der sogenannten Röttgersbank aufzustellende 40zöllige Dampfmaschine zu bauen, wurde vom Bergamt, welchem ja nach unseren früheren Ausführungen die Oberaufsicht über alle auf den auch den Privaten gehörigen Zechen vorzunehmenden Veränderungen unterstand, dem „Mechaniker" Franz Dinnendahl übertragen. Er selbst erzählt darüber: Auf dem Wege zu diesem Termin der Auftragerteilung fiel mir ein dass es vielleicht möglich sei, mit der anzulegenden 40zölligen Dampfmaschine zur Wältigung der Wasser zugleich eine zwölf- bis 15-zöllige Fördermaschine zu verbinden, womit man nicht allein die Kohlen um $^3/_4$ Unkosten weniger als bei den hier bekannten Förderungsvorrichtungen zu Tage bringen, sondern auch so viel fördern könne, als es der Debit erheische, wenigstens in jeder Schicht von 8 Stunden 1000 bis 1500 Ringel. In einer halben Stunde war dieses Projekt, wenigstens in meinem Kopfe, im Reinen, ohne dass ich eine solche Fördermaschine jemals gesehen hätte.

Mein Vorschlag wurde geprüft, angenommen und der Kontrakt abgeschlossen. Nach diesem Kontrakt sollte ich für die 40zöllige Wasserhaltungsmaschine 14000 und für die damit zu verbindende 15zöllige Fördermaschine 2800 Reichstaler erhalten.

Über die Maschine selbst berichtet Dinnendahl an das Oberbergamt:

Diese Maschine wurde im Jahre 1809 fertig, obgleich ich sie schon im Jahre 1806 akkordiert hatte. Die Ursache davon, dass es so lange dauerte, ehe ich den Bau dieser Maschine beendigt hatte, war, dass ich den Zylinder wegen der damals im Giessen grosser Stücke noch unvollkommenen Eisenhütte zu Sterkrade fünf mal von neuem und dennoch in drei Stücken musste giessen lassen, ehe derselbe brauchbar war, welches mir nicht nur grossen Schaden, sondern auch mancherlei Verdriesslichkeiten verursachte. Die Maschine ist nach neuem Prinzip erbaut und der Zylinder der Wasserhaltungsmaschine hat 40 und der der Fördermaschine 15 Zoll rheinländisch im Durchmesser. Die Länge des Balanziers an der ersteren ist 24 Fuss, die Dicke 26 und 30 Zoll; die Länge des Balanziers an letzterer ist 16 Fuss und die Dicke 13 und 15 Zoll.

Die Dimension der übrigen Teile der Wasserhaltungsmaschine ist folgende: Der Kessel, der für beide Maschinen die Dämpfe liefert, ist 9 Fuss breit und 14 Fuss lang und hat also eine Quadratfläche von 126 Fuss. Der Rost ist $4^1/_2$ Fuss breit und 7 Fuss lang, also $31^1/_2$ Quadratfuss. Die Dampfröhre hat 10 Zoll, die Dampf-, Kommunikations- und Kondensor-Ventile 10 Zoll, der Kondensor 13 Zoll, das Einspritzungsventil $2^1/_2$ Zoll, die Kanalröhre 9 Zoll, das Kanalventil 8 Zoll, die Luftpumpe 16 Zoll, die Auslassungsröhren an derselben 7 Zoll, die Nahrungspumpe 9 Zoll und die Warmwasserpumpe $3^1/_2$ Zoll. Die Schachtteufe bis an die Stollensohle beträgt 22 Lachter. Die Schachtpumpe besteht aus zwei Sätzen und der Durchmesser derselben ist 15 Zoll. Die Hubhöhe ist 6 Fuss und die Maschine kann pro Minute 5 bis 18, höchstens 20 mal heben.

Da nun auch hier, wie auf der Zeche Wohlgemuth, der Bau mit 22 Lachter Teufe unter der Stollensohle und das Gebirge über derselben auch unbedeutend ist, also nur in der oberen Höhe getrieben wird, und daher die zu wältigenden Wasser aus den nämlichen Ursachen wie dort verschieden sind, so lässt sich auch hier die pro 24 Stunden gewältigt werdende Quantität Wasser nicht ganz bestimmt angeben. Man kann indes mit Gewissheit sagen, dass die Maschine bei trockener

Witterung jetzt 7 bis 9 und bei nasser 12 bis 15 mal pro Minute heben muss. Da nun jeder Hub ca. $7^1/_8$ Kubikfuss Wasser bringt, so werden bei trockener Witterung 44 bis $58^2/_3$ und bei nasser ca. 88 bis 110 Kubikfuss Wasser pro Minute gewältigt. Bei dieser Gelegenheit halte ich es, da mir die Aufsicht über die Maschine übertragen ist, für meine Pflicht, zu bemerken, dass bei der im verflossenen Winter anhaltend gewesenen nassen Witterung die Maschine bei den vielen Wasserzugängen die Wasser kaum hat bewältigen können, obgleich sie per Minute 15 bis 18 mal gehoben hat. Der Kohlenverbrauch bei dieser Maschine ist für jede 24 Stunden ebenfalls nicht genau anzugeben. Man braucht, je nachdem die Witterung die Wasserzugänge vermehrt oder vermindert, täglich am wenigsten 36 bis 40 und am meisten 50 bis 60 Ringel Kohlen, so dass man im Durchschnitt täglich ca. 45 Ringel rechnen kann. Die Kohlen sind übrigens fette und von vorzüglicher Qualität. Nur das ist schlimm, dass sie mit etwas Schiefer vermischt sind. Hierbei ist aber zu bemerken, dass diese Kohlen nicht blos zur Wasserwältigung erforderlich sind, sondern dass dabei auch noch täglich 1000 bis 1200 Ringel Kohlen gefördert werden.

Die Dimension der Teile an der Fördermaschine verhält sich wie folgt: Der Zylinder ist, wie schon gesagt, 15 Zoll. Die Dampfröhren, Dampf- und Kondensor-Ventile sind 4 Zoll. Der Kondensor hält 9 Zoll und das Kanalventil $3^1/_2$ Zoll. Die Luftpumpen halten 11 Zoll. Der Hub ist 4 Fuss und also der Krummzapfen 2 Fuss. Der Durchmesser des Vorgeleges oder Getriebes beträgt $2^1/_2$ Fuss, das Kammrad 14 Fuss 8 Zoll, die Tromme oder der Korb 7 Fuss 2 Zoll und die Seilräder oder Scheiben haben $4^1/_2$ Fuss. Die Maschine fördert in 55 bis 58 bis 60 Sekunden einen Wagen von 4 bis 5 bis 6 Ringel aus einer Teufe von 22 Lachter zu Tage und in einer 6 bis 8stündigen Schicht 1000 bis 1300 Ringel Kohlen zu Tage.

Bei der Wasserhaltungsmaschine sind in 24 Stunden zwei Wärter und zwei Schürer und bei der Fördermaschine pro Schicht nur ein Wärter nötig, wovon jeder Wärter pro Schicht 36 und die Schürer 30 Stüber an Schichtlohn erhalten. Die Unterhaltungskosten, nämlich

an Schmiede- und Gusseisenteile, Arbeitslöhne und zur Feuerung nötige Kohlen inklusive der Maschinenwärterlöhne werden monatlich ca. 500 bis 550 Taler klevisch betragen.

Wahrscheinlich wird es der höheren und höchsten Behörde auffallend sein, dass diese Maschine monatlich soviel an Unterhaltungskosten bedarf. Die Hauptursache davon ist, dass früher, als das wohllöbliche Bergamt die Aufsicht darüber führte, oft Leute zu Maschinenwärtern angestellt wurden, welche die Sache nicht gehörig kannten und auch von der Behörde nicht dazu instruiert werden konnten, wodurch dann nicht selten kostspielige Reparaturen veranlasst wurden. Auch die Unvollkommenheit der Gusseisenteile war zum Teil Ursache dieser öfteren kostspieligen Reparaturen, weil man auf der Eisenhütte zu Sterkrade, da dieses die erste Maschine war, zu denen diese Teile dort gegossen wurden, die Maschinenteile noch nicht wie jetzt mit der nötigen Vollkommenheit zu verfertigen wusste. Da ich nun die Angabe der Unterhaltungskosten im Durchschnitt von mehreren Jahren angegeben habe, in welchen auch diese Reparaturkosten mit hineingerechnet sind, so kann diese Angabe nicht im Verhältnis mit den Unterhaltungskosten einer Maschine von dieser Grösse stehen, wobei Leute als Wärter angestellt sind, die die Sache kennen. Künftighin werden von der Zeit an, dass ich die Aufsicht darüber führe, diese Unterhaltungskosten monatlich nicht viel über 300 bis 350 Taler kommen."

* * *

Zum Verständnis der Verhältnisse zu der Zeit, in welcher der alte Mathias Stinnes als Bergwerksbesitzer in die Erscheinung tritt, müssen noch einige Einrichtungen beleuchtet werden, welche sich bis zur Gegenwart völlig geändert haben. Dahin gehört zunächst die alte Einteilung des in Bergwerken investierten Kapitals. Die Hauptbesitzer eines Bergwerks wurden Gewerke genannt; sie bilden eine Gewerkschaft, welche meist in 128 Anteile oder Kuxe mit der Eigenschaft der unbeweglichen Sachen zerlegt waren. Die Kuxe waren teilbar, so dass unter Umständen ganz verwunderliche Bruchteile herauskamen. Das

Berggesetz vom Jahre 1865 führte die Dezimalteilung in 100 bezw. 1000 unteilbare Kuxe ein, und im Anschluss daran wurden auch die früheren 128 Kuxe durch gewerkschaftliche Beschlüsse in 1000 Kuxe mit der Eigenschaft der beweglichen Sachen umgewandelt.

Ein zweiter Punkt, welcher der Erwähnung bedarf, ist die Währung der damaligen Zeit.

*) In betreff der Geldverhältnisse enthält die Essener Zeitung vom 5. Juni 1803 ein Publikandum, nach welchem der preussische Münzfuss auch in den drei rechtsrheinischen Stiftern Essen, Werden und Elten die „Normallandesmünze" sein und ein französischer nach den das Gepräge umkränzenden Lorbeerzweigen so benannter Laubtaler von 6 Livres, welcher weniger in seiner Heimat als im Auslande stark im Umlauf war, 37 Gutegroschen oder 111 Stüber „gemein Geld" bei den Königlichen Kassen gelten sollte. Die letztere Geldart gehörte der Währung in den ehemaligen Herzogtümern Jülich, Kleve und Berg an, wo nach diesem Altgeld oder mit andern Worten nach Reichstalern zu 60 Stüber zu 12 Pfennigen oder zu 8 Deuten oder auch zu 4 Ort gerechnet wurde. Nach und nach valutierten die guten groben Silbermünzen höher, und so galt im gewöhnlichen Verkehr beispielsweise jener Laubtaler schliesslich bis zu 124 Stüber und der preussische Taler bis zu 78 Stüber, während der Wert der überhaupt schlechten Scheidemünze abnahm. Diesen eigentümlichen Bewertungen sollte auch während der Fremdherrschaft Rechnung getragen werden und durch verschiedene Münzarrets, deren eins vom Kaiser Napoleon am 5. Dezember 1809 erlassen wurde, welches feste Geldkurse für sechs verschiedene Geldsorten für die öffentlichen Kassen und darunter namentlich als hier in Betracht kommend anordnete, dass bei Umrechnungen 100 Francs gleich 31 Taler „ediktmässig" Bergisch und gleich $32\,^{12}/_{19}$ Taler „coursmässig" Bergisch angenommen werden mussten, weshalb hier für die Jahre 1810 bis einschliesslich 1814 der letztere Satz zur Anwendung gebracht ist. Der durch die speziellen Tarife etablierte ganz verschiedene Wert der

*) Albert von Waldthausen: Geschichte des Steinkohlenbergwerks Vereinigte Sälzer und Neuack.

einzelnen Geldsorten in den verschiedenen Geldkursen brachte es mit sich, dass ein und dasselbe Geldstück vorteilhafter in dem einen als in dem andern Geldkurse anzubringen war. Auch nachdem das Land seit 1813 und formell seit 1815 durch den Wiener Kongress wieder an Preussen gefallen war, hatte die Zechenrechnung noch mehrere Jahre zwischen Altgeld bis Ende Juli 1810, Francs bis Ende 1814, Berliner Taler zu 24 Gutegroschen bis Februar 1815, Altgeld bis Ende 1815, Berliner Taler bis Ende 1818 und Klevisch Kurant bis Ende 1823 gewechselt.

Zur Herbeiführung geordneter Währungsverhältnisse und „um dem ferneren wucherlichen Agiotieren vorzubeugen", hat die preussische Regierung bereits am 28. Februar 1816 für den Verkehr mit den „öffentlichen Kassen" zwar neben einem vom 1. Mai an gültigen Tarif für 17 vollwichtige Goldmünzen auch einen solchen für 36 Silbermünzen und 18 silberne Scheidemünzen nach dem Münzfusse vom 29. März 1764 veröffentlicht, aber leider war der Zusatz „wogegen dem Handels- und Gewerbestande die etwaige Benutzung dieses Tarifs im Privatverkehr lediglich überlassen wird" nicht nur wenig geeignet, das Übel zu beseitigen, sondern hat vielmehr noch zur Vergrösserung desselben beigetragen. Nur auf jenen Zusatz ist es zurückzuführen, wenn sich auch in unserer Zechenrechnung grössere und kleinere Einnahmeposten als „Agiogewinn und Münzgewinn von den debitierten Kohlen" hindurch ziehen, welche bis zu $6^1/_2$ Prozent des monatlichen Gesamtbetrages variieren. Solche Verhältnisse konnten natürlich nur allmählich anderen und besseren Zuständen entgegengeführt werden, und zu diesem Zwecke erschien endlich das Münzgesetz vom 30. September 1821, welches die Währung „preussisch Kurant" anordnete. Infolge der Kabinettsordre vom 22. Juni 1823 ist diese Silberwährung mit Beginn 1824 allgemein eingeführt worden, nachdem schon seit längerer Zeit für die Umrechnung der feste Satz „von 13 klevischen oder alten bergischen Talern gleich 10 preussischen Talern mit 30 Silbergroschen zu 12 Pfennigen" massgebend geworden war. Seit dem Beginn des Jahres 1875 ist die durch die Gesetze vom 4. Dezember 1871 und 9. Juli 1873 geschaffene deutsche Reichswährung oder die Goldwährung nach Mark zu 100 Pfennigen zur Anwendung gekommen.

Der dritte Punkt ist die Vermessung der Kohle. In Beziehung auf diese schrieb das Kapitel 51 der Kleve-Märkischen Bergordnung zwar vor, dass „das Mass der Ringel und Malter beibehalten werde dergestalt, dass ein Malter 4 Ringel, ein jeder Ringel aber exklusive des Aufmasses höchstens 3 Zoll hoch mit dem Rücken einen Berliner Scheffel" ausmache, aber das Wort „Aufmass" hatte in der benachbarten Grafschaft Mark im Laufe der Zeit so grosse Unzuträglichkeiten mit sich gebracht, dass jenes Ringelmass auf den verschiedenen Gruben von 3227 bis sogar zu 7966 Kubikzoll variierte. Da bei einem solchen Missstande sich die Einführung eines überall gleichen Masses als dringend wünschenswert erwiesen hatte, so ordnete nach fünfjährigen Verhandlungen ein Reskript des General-Bergwerks-, Hütten- und Salinen-Departements in Berlin vom 9. April 1799 endlich und zwar unter gleichzeitiger Abschaffung des Kohlenwiegens an, dass der Verkaufsringel mit „nur Streichmass" künftig einen Inhalt von 4400 rheinländischen Kubikzoll oder $1^{7}/_{16}$ Berliner Scheffel haben und dass dieses Mass bei aller Freiheit in der Grösse der zur Förderung dienenden Gefässe auch der Gedingstellung zu Grunde gelegt werden sollte. Nachdem dieser Normalverkaufsringel bereits seit dem 4. September 1799 in der Grafschaft Mark Anwendung gefunden hatte, wurde dieses Mass in dem 1803 für die Stifter Essen und Werden gebildeten Bergwerksdistrikt von vornherein eingeführt. Mit dem Jahre 1819 tritt dann an die Stelle jenes Ringels der durch die Mass- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 vorgeschriebene Scheffel von 3072 Kubikzoll, welcher bis Ende 1871 beibehalten wurde. Auf Grund der Mass- und Gewichtsordnung für den Norddeutschen Bund vom 17. August 1868 kommt dann für die Jahre bis einschliesslich 1880 das 192 Zollpfund schwere Hektoliter, deren 55 auf 100 Scheffel gerechnet wurden, zur Anwendung, um von da ab der auch in jener Ordnung vorgesehenen Tonne zu 1000 Kilogramm zu weichen.

* * *

Schliesslich ist das Gerechtsamswesen im Ruhrkohlenbezirk einer besonderen Betrachtung zu unterwerfen; wir folgen dabei im wesentlichen der verdienstvollen Arbeit von Bergassessor Kreutz in dem im Jahr 1904

herausgegebenen Sammelwerk über die Entwicklung des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaus:

„Nach dem Wortlaut des Kapitel I § 1 der hier hauptsächlich in Betracht kommenden Kleve-Märkischen Bergordnung vom 29. April 1766 galt zwar der Bergbau für frei erklärt, indem es daselbst hiess:

‚Einem jedweden Liebhaber und Bergmann soll hiermit nachgelassen seyn, in gedachten Unseren Landen auf Feldern, Wiesen, in Gärten, Gehölzen und anderen Orten auf allerley Mineralien, Metallen oder Fossilien, nach Gängen, Flötzen, Bänken, Klüften und Geschicken zu schürffen, ohne dass deswegen von dem Grund-Herrn und Besitzer der Güter Einhalt oder Hinderung geschehen möge; jedoch dass der Schürffer sich deswegen vorhero bey Unserem Berg-Amte gehörig gemeldet, und von demselbigen Concession erhalten habe.‘

Ungeachtet dieser Freierklärung des Bergbaus war aber nach einem Plenarbeschluss des Ober-Tribunals vom 3. Oktober 1849 im Bereiche der Kleve-Märkischen Bergordnung die durch die Bergverwaltungsbehörden erklärte Reservation eines gewissen Feldes zum Betriebe des Bergbaues für den Fiskus ausreichend, um die Mutung des Feldes durch andere Baulustige auszuschliessen. Eine Freierklärung des Bergbaus in dem Umfange, wie sie heute besteht, dass also der Fiskus Bergwerkseigentum unmittelbar wie jeder andere ebenfalls nur durch Mutung und Verleihung erwerben kann, lag demgemäss zu jener Zeit nicht vor.

Das Verfahren zur Verleihung von Lagerstätten war nun damals im allgemeinen wie folgt geregelt:

Der Schürflustige hatte zunächst beim zuständigen Bergamte die Erlaubnis zum Schürfen nachzusuchen; hatte er diese in Form des sogenannten Schürfscheins erhalten, so konnte er in dem darin bezeichneten Schürffelde, evtl. nach Verständigung mit dem Grundbesitzer die Arbeiten zur Aufsuchung der im Schürfschein genannten Mineralien vornehmen. Die Schürfscheine galten in der Regel ein Jahr und sechs Wochen, doch konnte ihre Gültigkeitsdauer in gewissem Masse verlängert werden. Sobald nun der Schürfer fündig geworden war, hatte er rechtzeitig Mutung beim Bergamte einzulegen. Durch diese Mutung

wurde das sogenannte „Finderrecht“ gewahrt; um indessen mit einem Felde beliehen werden zu können, war ausser Erfüllung der übrigen Erfordernisse auch noch die Lagerstätte an dem Fundpunkte „auf den Augenschein zu entblössen“, so dass sie in vollem frischem Anbruche gezeigt werden konnte.

Es wurde dieserhalb nach Einlegung der Mutung eine Frist bewilligt (nach Kap. III § 2 der rev. Kleve-Märk. Bergordnung 4 Wochen), innerhalb deren die Entblössungsarbeiten zu beginnen waren. Die Frist konnte, wenn begründete Ursache zur Hinderung nachgewiesen wurde, mehrmals verlängert werden. Die begonnenen Entblössungsarbeiten waren beständig fortzusetzen. Nichtbeachtung dieser Vorschriften seitens des Muters zog für denselben den Verlust seines bezüglichen Rechtes nach sich. Sobald die Lagerstätte gehörig entblösst war, musste dem Bergamte Anzeige erstattet und, nachdem der Fund „auf den Augenschein nachgewiesen“ war, die Belehnung nachgesucht werden.

Verliehen wurden nach den Bestimmungen der betr. Bergordnung, des Allgemeinen Landrechts und des Gesetzes vom 1. Juli 1821 für Flöze und flözartige Lagerstätten in maximo folgende Feldesgrössen.

1. Im Geltungsbereiche der Kleve-Märkischen Bergordnung:
   a) ein gestrecktes Feld von einer Fundgrube zu 42 Lachter Länge und bei metallischen Werken 8 bis 12 Massen, bei Steinkohlenwerken bis zu 20 Massen, jede zu 28 Lachter Länge, mit einer von der verleihenden Bergbehörde zu bestimmenden Vierung bis zu 500 Lachter, welche entweder teils im Hangenden, teils im Liegenden, oder ganz im Hangenden, oder ganz im Liegenden genommen werden konnte und horizontal vom Dach oder von der Sohle des verliehenen Flözes gemessen wurde; oder
   b) ein geviertes Feld von einer Fundgrube zu 28 Lachter ins Gevierte und soviel Massen, als zu einem zusammenhängenden Bau erforderlich, jedoch nicht über 1200 Massen, jede zu 14 Lachter ins Gevierte, mit der ewigen Teufe nach senkrechten Ebenen.

Welche dieser beiden Arten der Vermessung anzuwenden war, hatte lediglich die Bergbehörde mit Rücksicht auf den zweckmässigen Abbau eines Flözes zu ermessen. Ein gestrecktes Feld hatte demnach bei Steinkohlenflözen eine Länge von höchstens 42+20×28 = 602 Lachter = 1259,6 Meter mit einer Vierung von höchstens 500 Lachter = 1046 Meter. Die Maximalgrösse eines Geviertfeldes betrug 28×28+1200×14×14 = 235984 Quadratlachter = 1033138 Quadratmeter.

2. Im Geltungsbereich der Jülich-Bergischen Bergordnung:
   a) ein gestrecktes Feld von einer Fundgrube zu 80 Lachter Länge und 20 Massen, jede zu 28 Lachter Länge, mit einer von der verleihenden Bergbehörde zu bestimmenden Vierung bis zu 500 Lachter, die Gesamtfeldeslänge betrug also bis zu 640 Lachter = 1339,13 Meter; die Vierung wurde wie im Geltungsbereich der Kleve-Märkischen Bergordnung gemessen; oder
   b) ein geviertes Feld von einer Fundgrube zu 80 Lachter ins Gevierte und soviel Massen als zu einem zusammenhängenden Bau erforderlich, jedoch nicht über 1200 Massen, jede zu 14 Lachter ins Gevierte, mit der ewigen Teufe nach senkrechten Ebenen.

   Ob gestrecktes oder geviertes Feld zu verleihen war, blieb ebenso wie im Bereich der Kleve-Märkischen Bergordnung dem Ermessen der Bergbehörde überlassen. Ein Geviertfeld hatte demnach hier eine Maximalgrösse von 80×80+1200×14×14 = 241600 Quadratlachter = 1057725 Quadratmeter.

3. Im Geltungsbereich der Kurkölnischen Bergordnung:

   Ein Geviertfeld von einer Fundgrube zu 42 Lachter ins Gevierte und soviel Massen, als zu einem zusammenhängenden Bau erforderlich waren, jedoch nur bis zu 1200 Massen, jede zu 14 Lachter ins Gevierte mit der ewigen Teufe nach senkrechten Ebenen.

Ein solches Geviertfeld hatte also eine Grösse bis zu $42 \times 42 + 1200 \times 14 \times 14 = 236964$ Quadratlachter = 1037428 Quadratmeter.

4. In dem Geltungsbereiche des Landrechts als Prinzipalrechts:

Eine Fundgrube zu 50 Lachter ins Gevierte und ausserdem soviel Massen als zu einem zusammenhängenden Bau erforderlich waren, jedoch nicht über 1200 Massen, jede zu 14 Lachter ins Gevierte, mit der ewigen Teufe nach senkrechten Ebenen. Die Maximalgrösse eines solchen Feldes betrug daher: $50 \times 50 + 1200 \times 14 \times 14 = 237700$ Quadratlachter = 1040651 Quadratmeter.

Viele der im Jahre 1850 vorhandenen Felder waren indessen wesentlich kleiner als die vorstehend angegebenen Maximalgrössen; namentlich war dies bei solchen Feldern der Fall, welche bereits vor dem Gesetz vom 1. Juli 1821 verliehen worden waren. Es gab auch Zechen, welche ohne verliehen zu sein, Bergbau betrieben, z. B. auf Grund der Rellinghauser Observanz. Zu erwähnen ist endlich, dass im Essen-Werden'schen auch Längenfelder ohne Vierung bestanden bezw. heute noch bestehen.

Aber auch die im Jahre 1850 verleihbaren Feldesgrössen waren gegen die heute verleihbaren ziemlich klein. Zwar war die Vereinigung mehrerer Felder zu einem einheitlichen Ganzen, d. h. die Konsolidation obwohl ihrer weder im Landrechte, noch in den Provinzial-Bergordnungen Erwähnung geschah, von jeher mit Genehmigung der Bergbehörde gestattet; doch war dazu die Einwilligung aller Interessenten, insbesondere auch der Freikuxbesitzer und der Realgläubiger erforderlich, so dass unter der Herrschaft dieser Bestimmung, welche erst durch das Miteigentümergesetz vom 12. Mai 1851 gebrochen wurde, im Ruhrbezirk bei der grossen Zersplitterung des Bergwerksbesitzes Konsolidationen nur in den seltensten Fällen möglich waren. Zudem war bezüglich der Feldes-Art und Grösse dem Ermessen der Behörde, wie aus dem obigen hervorgeht, ein ziemlich weiter Spielraum gegeben, und den gestreckten Feldern haftete die in ihrer Natur begründete Unsicherheit

des Verlaufs und Aushaltens, überhaupt des Wertes an. Bei den Feldesverhältnissen und dem Verleihungsverfahren der damaligen Zeit war es — und es ist in Bergbaugebieten mit solch alten Feldern auch heute noch der Fall — mitunter sehr schwierig, die Lage der Felder bezw. die Freiheit des Feldes zu übersehen. Aus diesem Anlass war sogar im Jahre 1835 eine Kabinettsordre ergangen, wonach zwei Distrikte des Märkischen Bergamtsbezirks für Mutungen geschlossen worden waren, nämlich:

1. der Distrikt, welcher von einer Linie eingeschlossen wird, die von Steele der ehemaligen Landesgrenze zwischen der Grafschaft Mark und den Fürstentümern Essen und Werden folgend, bis da, wo diese bei Niedernhof in die Chaussee bis zur Ruhrbrücke bei Hattingen trifft, von dort dieser Chaussee bis zur Ruhrbrücke bei Hattingen entlang, dann dem rechten Ufer der Ruhr folgend bis zur Witten'schen Fähre, von hier der Chaussee nach über Krengeldanz und Bochum bis wieder zur Grenze des Berg-Amts-Bezirks nach Steele gezogen wird; und
2. der Distrikt, welcher innerhalb einer Grenzlinie liegt, die von Krengeldanz über den sogenannten Schnee bis zur Chaussee von Herdecke nach Brüninghausen, dann dieser Chaussee folgend bis zum Emscherflusse gelegt wird, ferner dem linken Ufer der Emscher bis zum Einflusse des Rüpingbaches folgt, demnächst an diesem Bache herauf bis zur Chaussee von Brüninghausen nach Krengeldanz geht und von diesem Punkte über Eicklinghofen bis Krengeldanz sich der Chaussee anschliesst.

Diese Anordnung blieb in Kraft bis 1852.

Endlich ist noch zu berücksichtigen, dass Zechen, namentlich wegen Unterlassung der Zahlung des Rezessgeldes, sowie auch infolge Freierklärung oder Freifahrung wieder ins Freie fallen konnten. Im Ruhrbezirk wurden jedoch Anträge auf Freifahrung stilliegender Werke nur bezüglich der ausserhalb des Geltungsbereiches der Kleve-Märkischen Bergordnung gelegenen Steinkohlengruben sowie bezüglich der metallischen Gruben als zulässig erachtet, während für den Steinkohlenbergbau

im Bereiche der Kleve-Märkischen Bergordnung eine Observanz bestand, wonach die betreffenden Zechen keiner Fristenbewilligung bedurften und den Freifahrungs-Anträgen dritter Baulustiger nicht unterlagen, vielmehr nur, sobald sich „ein Kohlenmangel ereignete" auf spezielle Anordnung der Bergbehörde in Betrieb zu nehmen waren.

Diese Observanz beim Kleve-Märkischen Steinkohlenbergbau hatte allerdings nur eine sehr zweifelhafte Rechtsgrundlage; sie galt jedoch in der Rechtsüberzeugung der am Steinkohlenbergbau interessierten Kreise als Rechtssatz, und es war nach dem Stande zu Ende der 1850er Jahre Tatsache, dass seit Menschengedenken von den Eigentümern Kleve-Märkischer Steinkohlenzechen niemals Fristengesuche eingereicht und solche niemals von ihnen gefordert worden waren. Auch war der Bergbehörde zu gedachter Zeit kein Fall bekannt, dass einmal gegen ein stilliegendes Werk dieser Art ein Freifahrungsantrag eingekommen war.

Die allseitige Anerkennung der in Rede stehenden Observanz war für die Sicherheit der betreffenden Bergeigentumsrechte von wesentlicher Bedeutung; die Ruhrkohlenzechen im Bereich der Kleve-Märkischen Bergordnung blieben verschont von dem Kampfe mit gewinnsüchtigen, auf die Freifahrung spekulierenden Personen, der, wenn auch ein Scheinbetrieb mit 1 Hauer und 1 Schlepper zur Erhaltung der Gerechtsame genügte, doch zur unwirtschaftlichen Verwendung von Kapital und Arbeitskraft gedrängt haben würde.

Die vorstehend geschilderten Verhältnisse, wie sie das Jahr 1850 charakterisierten, konnten indessen, wenn der Bergbau nicht unnötig gehemmt werden sollte, auf die Dauer nicht aufrecht erhalten werden. Zu einer Entwicklung unseres Bergbaues war naturgemäss eine Ausdehnung desselben nach Norden hin erforderlich; hier wurden aber wegen der mehr und mehr zunehmenden Mergelbedeckung die Schürfarbeiten immer kostspieliger, namentlich war durch das Erfordernis, die Lagerstätte auf den Augenschein zu entblössen, bei der Schwierigkeit des Schachtabteufens im Mergel ein grosses Risiko bedingt. Dieses Risiko musste einesteils soweit möglich erniedrigt werden, andernteils aber auch in einem entsprechend grossen Felde einen gehörigen und

auch nicht in einem gewissen Grade dem Ermessen der Behörde überlassenen Entgelt finden. Die Schachtanlagen im Mergel verschlangen erhebliche Geldsummen und mussten daher, um finanziell lohnend zu werden, grosse Kohlenvorräte aufschliessen, also im allgemeinen ausgedehntere Baufelder zugeteilt erhalten. Auch musste das Bergwerkseigentum bei den kostspieligen Anlagen, welche es zu seiner Nutzbarmachung fernerhin erforderte, in seinem rechtlichen Bestande möglichst gesichert werden.

In diesem Sinne ist denn auch im Laufe der Zeit eine Änderung der bezüglichen Rechtsverhältnisse erfolgt.

Durch das Miteigentümergesetz vom 12. Mai 1851 wurden Konsolidationen wesentlich erleichtert, indem fortan zu Beschlüssen über solche nur mehr eine Dreiviertelmehrheit in jeder beteiligten Gewerkschaft erforderlich war, und Hypothekengläubiger und andere Realberechtigte nicht mehr widersprechen konnten. Es wurde dadurch die Bahn gebrochen, um der grossen Zersplitterung des Bergwerkseigentums im Ruhrbezirk durch zweckmässige Vereinigung der in einem Bau zusammenfassenden Grubenfelder abzuhelfen.

Das Erfordernis, eine Lagerstätte vor der Verleihung auf den Augenschein zu entblössen, wurde, obwohl es noch durch die Zirkularverfügung des Handelsministers vom 31. März 1852, betreffend die Ausfertigung der Schürferlaubnisscheine und die Mutungen auf die zum Bergreal gehörigen Mineralien, ausdrücklich aufrecht erhalten worden war, durch eine Zirkularverfügung desselben Ministers vom 2. November 1853 unter gewissen Bedingungen fallen gelassen.

Noch manche andere Vorschriften und dergl. wurden bezüglich des Gerechtsamswesen auf dem Verwaltungswege erteilt; sie alle hier anzugeben würde zu weit führen. Es herrschte im allgemeinen eine gewisse Unklarheit, abgesehen davon, dass die Rechtsgrundlage mancher dieser Verwaltungsvorschriften eine ziemlich unsichere war.

Das Rezessgeld wurde durch Gesetz vom 20. Oktober 1862, betreffend die Bergwerksabgaben, vom 1. Januar 1865 an aufgehoben, und damit verschwand auch die Möglichkeit, dass eine Zeche wegen Nichtentrichtung desselben ins Freie fiel.

Das Verfahren der Freierklärung eines Bergwerks wegen Unterlassung des Betriebes war indessen, da derartige Anträge bei der Hochkonjunktur der 1850er Jahre bezüglich der metallischen und der nicht im Bereiche der Kleve-Märkischen gelegenen Steinkohlengruben sich häuften und zu Anfang der 1860er Jahre sogar auch bezüglich der Kleve-Märkischen Steinkohlengruben gestellt wurde, vom Oberbergamt durch Instruktion de dato 25. Mai 1859 eingehend — und zwar erstmalig — geregelt worden. Durch diese Instruktion wurde jedoch die oben erläuterte Observanz betreffend die Nichterfordernis einer Fristung für Kleve-Märkische Steinkohlenzechen ausdrücklich aufrecht erhalten.

Einen wichtigen Schlussstein in dieser Entwicklung bildete das früher erwähnte allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865. Durch dasselbe wurde unter anderem:

1. Die völlige Freierklärung des Bergbaus, soweit nicht besondere Privatrechte entgegenstehen, durchgeführt;
2. das Verleihungsverfahren vereinfacht und auf eine sichere Rechtsgrundlage gestellt;
3. die Verleihung auf Geviertfelder beschränkt und an feste Normen gebunden;
4. Die Maximalgrösse eines Feldes bis auf 500000 Quadratlachter (= 2189000 qm) ausgedehnt;
5. die Erweiterung bestehender Geviertfelder für eine bestimmte Übergangszeit und die Umwandlung gestreckter Felder in Gevierte ermöglicht;
6. die Entziehung des Bergwerkseigentums auf den im § 65 des Gesetzes angegebenen Fall beschränkt, im übrigen das System der Freierklärung und Freifahrung beseitigt und
7. die Konsolidation auf eine feste Rechtsgrundlage gestellt.

Damit war und ist die Grundlage für den modernen Kohlenbergbau gegeben.

* * *

Die Besitzverhältnisse im rheinisch-westfälischen Kohlenrevier erfuhren naturgemäss mit der gewaltigen Steigerung der geförderten

Kohlenmengen, vornehmlich aber durch die mit eben dieser Steigerung verbundenen grossen Betriebskosten, im Laufe der Zeit wesentliche Verschiebungen. Ausgegangen sind diese Besitzverhältnisse vom Einzelbesitz; dieser hat sich dann zunächst zur Gewerkschaft erweitert. An den ersten Gewerkschaften waren als Gewerke beteiligt die Mutungsberechtigten, dann aber auch grossenteils die Besitzer der Liegenschaften, auf denen gemutet wurde, und des weiteren mitunter auf der Zeche arbeitende Bergleute, endlich jeder, welcher Kuxe erwarb. Kohlenbauern, das heisst bäuerliche Besitzer, die von altersher an einem unter ihrer Liegenschaft betriebenen Kohlenbergwerk beteiligt sind, gibt es noch heute, auf einer Zeche soll auch noch ein Bergmann, der in der Zeche arbeitet, Mitbesitzer sein.

Erwähnenswert ist noch eine abweichende Form der Gewerkschaften, wie sie bis 1815 bei den Mülheimer Gruben üblich war. Die Mülheimer Gruben waren nämlich bis 1815 nicht, wie heute, in Kuxe, sondern in „Oertgen" eingeteilt, deren Zahl auf den verschiedenen Werken verschieden war, so z. B. auf Wiesche 24, auf Freudenberg 21, auf Hammelsbeck 16, auf Dimbeck 16, auf den vereinigten Sellerbecker Werken 300 Oertgen betrug. Häufig findet sich noch ein Zusatz, z. B. 1734 wird verkauft ein Oertgen von Holthausen Bänksgen, „so das 15. Teil des Berges und das 4. in der ‚Liege' (später ‚in der Liekung')". Dieser Zusatz bezieht sich auf die Stelle, welche das betreffende Oertgen bei der Naturalverteilung der nicht direkt von der Grube verkauften Kohlen unter die Gewerken einnahm. Die Kohlen wurden dann nach fixierten Quantitäten (z. B. auf Sellerbeck 144 Scheffel), „Liekungen" genannt, an die Gewerken in einer einmal feststehenden Reihenfolge verteilt. So wurde es noch bis 1835/45 gehalten, nur dass man in späterer Zeit die auf die verschiedenen Oertgen kommenden Quantitäten bezw. Liekungen am Schlusse eines jeden Jahres ausglich.

Abweichend von der Jülich-Bergischen Bergordnung scheint im Mülheimischen mit dem Besitze eines Grubenfeldes das Recht der ewigen Teufe nicht verbunden gewesen zu sein, sondern jede Gewerkschaft nur auf diejenigen Kohlen Anspruch gehabt zu haben, welche sie mit

ihrer Adit abzutrocknen vermochte, so dass bisweilen Gerechtsame übereinander lagen; das Unterwerken war jedoch gestattet. Doch musste nach alter Mülheimer Observanz die jüngere Gewerkschaft mit ihrem Stollen oder Bau mindestens 25 Faden von dem Grubenbau der älteren Gewerkschaft entfernt bleiben. Ausdrückliche Mutungen auf das Tiefste finden sich erst seit 1795. Diebereien, Tätlichkeiten und Verbal-Injurien auf dem Kohlenberge und seinem Zubehör als einem „gefreieten Orte" wurden von dem Berggericht mit Geld bestraft, „gebrüchtet". Die Summe dieser Brüchten betrug z. B. 1780 33½ Taler, 1789 40 Taler.

Im allgemeinen ist die Form der Gewerkschaft jetzt auf kapitalistischer Grundlage verändert. Sie hat sich durch Verkauf der Kuxe verschoben, und wenn man bedenkt, dass ein Kux einzelner Zechen *90000*, *110000* und *156000 Mk.* Wert hatte, so ist es begreiflich, dass bei Verkäufen diese Kuxe und damit die Gewerkschaft in den Besitz des Grosskapitals gelangten.

Die Fälle, dass aus dem Einzelbesitz bezw. aus den einzelnen Gewerken heraus sich ein grosser Familienbesitz bildete, der als Gewerkschaft ausschliesslich Familienglieder umfasste, ist sehr selten. Der Besitz der Familie Stinnes bildet hierfür das prägnanteste Beispiel sowohl durch seinen Umfang wie durch seine Form. Dieses Beispiel wird im Teil III bei der Beleuchtung des gegenwärtigen Standes des Hauses Stinnes näher erörtert werden.

Das Beispiel beweist aber, was wir bereits am Anfang unserer Ausführung hervorhoben: die Stetigkeit der Entwicklung und den Familiensinn, der das Werk des Gründers der Firma in Pietät und derselben Grosszügigkeit, wie es geschaffen wurde, auch gegenwärtig fortführt. —

Die grossen Anforderungen, welche der moderner werdende Bergbau an die Betriebsmittel stellte, führten dann weiter zur Gründung von Aktiengesellschaften.

Auf dem linken Rheinufer kommen Aktiengesellschaften bei der Montanindustrie schon in den 30er Jahren vor. Auf dem rechten Rheinufer, insbesondere im Ruhrkohlenbezirk, wird die erste Aktiengesellschaft, wie gleich zu beleuchten sein wird, im Jahre 1838 gegründet. Der Unterschied der Aktiengesellschaft von der Gewerkschaft ist der, dass

bei der Aktiengesellschaft der beteiligte Aktionär nicht über den Betrag des von ihm übernommenen Kapitals haftbar ist, während bei der Gewerkschaft der Kuxenbesitzer verpflichtet ist, bis zur Ertragsfähigkeit bezw. in Zeiten wirtschaftlicher Depression, wenn die Ertragsfähigkeit aussetzt, im Verhältnis zu seinem Besitz an Kuxen Zubusse zu leisten.

Da es nun beim Bergbau überaus schwierig ist, die Kosten einer Neuanlage bis zu dem Zeitpunkte eines lohnenden Betriebes mit hinreichender Sicherheit im Voraus zu bestimmen und die eventuelle Fortdauer eines lohnenden Betriebes zu garantieren, so hat sich das Grundkapital von Bergbau-Aktiengesellschaften vielfach als ungenügend herausgestellt, und manche dieser Gesellschaften sind, namentlich in Zeiten ungünstiger Konjunktur, wo das Interesse am Bergbau erkaltet und die Befriedigung von Kreditansprüchen unmöglich war, wieder in Gewerkschaften umgewandelt worden, um mit Hilfe von Zubusse den Betrieb weiterführen zu können; in Zeiten wirtschaftlichen Aufschwungs wurde womöglich dann wieder die Aktiengesellschaftsform angenommen. Demgemäss finden wir, dass der Aufschwung des Ruhrkohlenbergbaus und die Entstehung von Ruhrkohlen-Bergwerks-Aktiengesellschaften bezw. die Erweiterung vorhandener Gesellschaften dieser Art in inniger Wechselwirkung zu einander stehen und dass dies besonders durch die Jahre 1852/57, 1870/73, 1889/90 und die Zeit seit 1895 markiert wird.

Im einzelnen hat sich die Entwicklung des Aktiengesellschaftswesens bei der Montanindustrie des Ruhrbezirks wie folgt gestaltet:

*) Die erste Aktiengesellschaft war die „Gesellschaft der Hardenbergischen Kohlenbergwerke" mit dem Sitze in Düsseldorf und einem Grundkapital von 640000 Talern (— 1920000 Mark). Sie war im Jahre 1838 gegründet worden und besass die Kohlenzechen Petersburg, Gabe Gottes, Augustus Erbstolln (diese drei 1860 konsolidiert unter dem Namen Ver. Petersburg) und Ver. Caroline im Essen-Werdenschen Bergamtsbezirk. Die Gesellschaft erhielt unterm 10. März 1840 die landesherrliche Bestätigung. Der Betrieb wurde „grossartig" mit 2 resp. 3 runden ausgemauerten Schächten, durchgreifender Sohlenbildung usw.

*) Sammelwerk.

begonnen und „erregte das grösseste Aufsehen weit und breit". Die Erfolge waren indessen unbefriedigend; die Förderung, welche jährlich 500000 bis 600000 Scheffel (1 Scheffel = ca. 55 Liter) erreichen sollte, betrug 1841 nur 268325 Scheffel, 1842: 306516 Scheffel und konnte nur zu sehr geringen Preisen verkauft werden, sodass das Jahr 1841 einen Zuschuss von über 40000 Taler erforderte. Da sich die Verhältnisse nicht besserten, so beschloss die Gesellschaft, nachdem sie ca. $^1/_2$ Million Taler in die Werke gesteckt hatte, im Februar 1845 die Einstellung des Betriebes und die Liquidation, liess die Pumpen aus den Schächten nehmen, die Maschinen verkaufen und bat um unbestimmte Frist bis zur erneuerten Inbetriebsetzung. Um drohenden Freifahrungen zu entgehen, haben die Liquidatoren der Gesellschaft die Hardenbergischen Zechen seit 1859 über den Stollen wieder in Förderung gehalten, bezw. verpachtet; 1866 erfolgte aber Einstellung des Betriebes.

Bis zum Jahre 1870 wurden 53 Aktiengesellschaften im Ruhrbezirk gegründet. Der Zahl nach die fünfte dieser Aktiengesellschaften ist die Mathias Stinnes'sche Handlungs-Aktiengesellschaft Mülheim an der Ruhr. Sie ist jedoch, wie wir früher darstellten, nur als eine vorübergehende Epoche in der Entwicklung des Hauses Stinnes zu betrachten, ihre Dauer erstreckte sich nur über einen Zeitraum von nicht ganz 10 Jahren.

Von 1870 bis Ende 73 wurden 20 weitere Aktiengesellschaften errichtet, von denen eine ganze Anzahl auf den bekannten Gründer Dr. Strousberg entfallen.

Diese Gründungsperiode dauerte nur wenige Jahre und hörte im wesentlichen Ende 1873 auf. Von 1876 an finden wieder häufige Abgänge an Aktiengesellschaften statt. In Gewerkschaften wurden demnächst in den 1870er und 1880er Jahren umgewandelt: Schalker Gruben- und Hüttenverein, Westfalia, Massen, Concordia, Königin Elisabeth, Zentrum, Wilhelmine Victoria, Dannenbaum, Courl, Vollmond und Bergischmärkischer Bergwerksverein (Baroper Steinkohlenbergwerke). Die Preussische Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft geriet in Konkurs usw.

Neugründungen kamen in dieser Zeit nur vereinzelt vor; zu erwähnen sind: die im Jahre 1879 entstandene Aktiengesellschaft Westfälischer

Grubenverein (Zeche Hansa und Zollern) und die im Jahre 1881 gebildete Aktiengesellschaft Hugo.

Im Jahre 1885 bestanden 26 Aktiengesellschaften ausschliesslich für Ruhrkohlenbergbau, daneben 4 weitere, welche ausser Ruhrkohlenbergbau noch sonstige Unternehmungen betrieben. Die 26 Kohlengesellschaften arbeiteten mit einem Aktienkapital von etwa 170 Millionen Mark bei einer Anleiheschuld von etwa 16 Millionen Mark.

In den Jahren 1889—90 macht sich nach einer Periode des Niedergangs wieder ein Aufschwung bemerkbar; es werden 8 neue Aktiengesellschaften gegründet.

Die neueste Zeit ist im allgemeinen weniger durch Neubildung von Aktiengesellschaften, als vielmehr dadurch charakterisiert, dass vorhandene Aktiengesellschaften andere Gesellschaften oder auch Gewerkschaften aufgekauft bezw. in sich aufgenommen, überhaupt ihr Bergwerkseigentum erweitert haben und dass ferner insbesondere auch die kohlenverbrauchenden Industrien, namentlich Eisenhüttenwerke, durch Erwerb und Betrieb von Zechen sich die Deckung ihres Kohlenbedarfs zu sichern gesucht haben. Da die betr. Hüttenwerke meist in Händen von Aktiengesellschaften sind, so hat die Bedeutung des Aktiengesellschaftswesens beim Ruhrkohlenbergbau in den letzten Jahren noch wesentlich zugenommen. Als in der Zeit von 1895 ab neu gebildete Aktiengesellschaften sind zu erwähnen:

Aktiengesellschaft für Montanindustrie, Königsborn, Bochumer Koks- und Kohlenwerke, Bank für Bergbau und Industrie, Mülheimer Bergwerksverein, Westfälische Kohlenwerke, Krupp und Friedlicher Nachbar (früher Gewerkschaft).

Im Anfang des 20. Jahrhunderts bestanden für Ruhrkohlenbergbau 22 Aktiengesellschaften mit 273413400 Mark Kapital, ausserdem noch 14 Aktiengesellschaften, welche ausser Ruhrkohlenbergbau noch sonstige Hauptbetriebe hatten. Diese 14 Aktiengesellschaften arbeiteten mit einem Kapital von 260478000 Mark.

Neben den bisher genannten Besitzformen beim Bergbau des Ruhrkohlenreviers muss noch erwähnt werden die vereinzelt vorkommende

Beteiligung von Kommanditgesellschaften, endlich der kleine Anteil des Fiskus.

* * *

Mit der Änderung der Besitzform und Ausgestaltung derselben, mit der Änderung ferner der Gerechtsame, mit der Vergrösserung der verliehenen Felder, vor allen Dingen aber natürlich entsprechend der Förderungsmöglichkeit durch Ausbildung der maschinellen Anlagen, endlich durch die von der Industrie ausgehende gewaltige Nachfrage nach Kohlen hat Form und Förderung der einzelnen Werke, aber auch die Zahl dieser Werke sich verändert; entsprechend dem Umstand, dass anstelle des früheren Eigenbesitzes der kleinen Gewerkschaften die Vereinigung zu grossen Gewerkschaften entweder im Familienbesitz oder im Besitz von Anteilhabern und die Zechen der Aktiengesellschaften getreten sind, hat die Zahl der betriebenen Gewerkschaften sich sogar vermindert. Im Oberbergamtsbezirk Dortmund betrug die Zahl der Gewerke im Jahre 1850 = 203 und stieg bis 1860 auf 282; es ist die höchste Zahl, welche erreicht wurde. Bis zum Jahre 1903 ist die Zahl der betriebenen Steinkohlenbergwerke im Oberbergamtsbezirk Dortmund auf 166 gefallen und betrug im Jahre 1907: 171 Bergwerke. Der Ruhrkohlenbezirk zählte 1850: 193 Betriebe, 1860: 276, 1903: 163 und 1907: 163. Anders die Fördermengen. Im Jahre 1837 belief sich die Fördermenge an Kohlen im Ruhrkohlenbezirk auf etwa 1 Million Tonnen, 1850 auf 1½ Millionen, 1903 auf 64526270 Tonnen und im Jahre 1907 auf 80182647 Tonnen. Die Belegschaft stieg von etwa 9000 Arbeitern im Jahre 1837 auf etwa 260000 im Jahre 1903 und 303089 im Jahre 1907.

Die Koksproduktion und die Brikettfabrikation haben wir in vorstehenden Ausführungen nicht berührt, ebensowenig die Nebenprodukte bei der Kokserzeugung. Der Rahmen unserer Arbeit verbietet es, an dieser Stelle auf die betreffenden Materien näher einzugehen, dagegen mögen bei der steigenden Wichtigkeit, welche Koks und Nebenprodukte für sich beanspruchen, einige Ziffern hier Platz finden.

Im Jahre 1850 belief sich die Koksproduktion des Ruhrbezirkes auf 73113 Tonnen; bis zum Jahre 1903 ist sie auf 10153497 Tonnen und im

Jahre 1907 auf 15873815 Tonnen gestiegen. Deutschland steht mit der Koks-erzeugung an zweiter Stelle. An Nebenprodukten wurden 1903 gewonnen, an Teer 127873 Tonnen, schwefelsaures Ammoniak 51928 Tonnen und Benzol 12782 Tonnen, im Jahre 1907 dagegen an Teer 381975 Tonnen, schwefelsaures Ammoniak 155191 Tonnen und Benzol 44000 Tonnen.

Der Wert der verkauften Kohlen betrug 1904 von seiten der Niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergwerke etwa 500 Millionen Mark, der Koksproduktion etwa 150 Millionen Mark; 24 Millionen kamen auf Ammoniak, Teer und Benzol und 20 Millionen auf Briketts.

Alle Absatzverhältnisse sind ziemlich stabil, Eisenbahnabsatz, jetzt 70 Prozent des Gesamtabsatzes, sowie Landabsatz haben sich etwas vermindert zu Gunsten des Absatzes an die eigenen Kokereien auf den Zechen. Bei der starken Entwicklung der Eisenindustrie und der steigenden Nachfrage nach Koks zu gestiegenen Preisen inkl. der Gewinnung der Nebenprodukte war es finanziell vorteilhaft, Koksöfen zu bauen.

Von dem Gesamtabsatz gehen dann ca. 17 Prozent nach dem Zollausland, erst 1903 hat die gewohnte Steigerung in schlechten Zeiten 19 Prozent überschritten; meist als Steinkohle, aber wachsend als Steinkohle und Koks, nämlich bis zu 7 Prozent des Absatzes überhaupt (1903) *).

Auf dem Rhein wurden im Jahre 1907 an Kohlen befördert zu Berg 6899273 Tonnen, zu Tal 4891 Tonnen, zusammen 6904164 Tonnen, also über 138 Millionen Zentner. Hält man dagegen die weiter oben bei der Rheinschiffahrt in der Eingabe des alten Mathias Stinnes an das preussische Handelsministerium mit Stolz angeführten 2,6 Millionen Scheffel gleich etwa 5 Millionen Zentner Kohlen im Jahre 1820, so bietet sich ein erstaunliches Bild der Entwicklung sowohl wie des Zusammenhanges zwischen Kohlenbergbau und Rheinschiffahrt, also der beiden Grundpfeiler des Hauses, mit dem sich diese Blätter beschäftigen.

Die Kohle ist die Hauptfracht auf dem Rhein; bergwärts bildet sie etwa den dritten Teil aller Rheinfrachten (die Summe der Güterzufuhr auf Schiffen auf dem Rhein betrug im Jahre 1907 21099117 Tonnen).

*) s. Dr. Kurt Uhde: Die Produktionsbedingungen des deutschen und englischen Steinkohlen-Bergbaues.

Der enge Zusammenhang zwischen Kohle und Eisen ergibt sich auch in der Rheinschiffahrt darin, dass an zweiter Stelle aller Rheinfrachten das Eisenerz steht. Im Jahre 1907 betrug die Beförderungsmenge des Eisenerzes bergwärts 5452492 Tonnen.

Diese Angaben mögen genügen, um eine allgemeine Grundlage der Entwicklung des Kohlenbergbaues im Ruhrrevier zu geben.

* * *

Der Anteil, welchen das Haus Stinnes an der Entwicklung des Ruhrkohlenbergbaues genommen hat, reicht bis in die ersten Jahre der Selbständigmachung von Mathias Stinnes dem Älteren zurück.

Kohlenhandel und Kohlenschiffahrt sind die Anfänge seiner Tätigkeit, und sehr bald tritt der Erwerb eigener Zechen, zuerst in der Form der Beteiligung als Gewerke, später in der Erwerbung eigener Mutungen und der Anlegung eigener Bergwerke, in die Erscheinung.

Die erste Zeche, an welcher der Bruder von Mathias Stinnes, Georg Stinnes, erheblich beteiligt ist, ist die Gewerkschaft „Schwarzer Adler".

Bereits im Jahre 1817 besitzt Georg Stinnes über die Hälfte der Kuxe. Die Belehnungsurkunde, in welcher das Mutungsrecht dieser Zeche verliehen wird, ist noch zwanzig Jahre älter, sie stammt vom 15. November 1798 und zwar von Seiten des Abtes Beda zu Werden. Des historischen Interesses wegen soll diese Belehnungsurkunde hier im Wortlaut Platz finden:

„Von Gottes Gnaden Wir Beda der Kaiserlichen und des Heiligen Römischen Reichs unmittelbarer Freyer und Essener Stifter Werden und Helmstedt Abt pp. thun kund und fügen hierdurch jedermann zu wissen dass Wir als Landes- Erb- und Grundherr in Macht Unserer Kaiserlichen Regalien und Privilegien auf ferneres unterthänigstes gehorsamstes Anstehen Unserer Herrschaft Hinsbeck eingesessenen Unterthanen Heinrich Mölleney und der beyden von ihm mit Unserer Landes- und Oberbergherrlichen Einwilligung angenommenen Mitbetheiligten Arnold Weilckes und Heinrich Prim, genannt Feltmann denenselben zufolge des bereits unterm 12. November 1792 ertheilt und bishiehin gehörig erneuerten Schurf

und Muthscheins gnädig erlaubt und verstattet haben, auch hiemit und Kraft dieses erlauben und verstatten, dass sie die in der Gegend in und vor dem Hofe des erst gemeldeten Impetranten Mölleney vorgefundenen, und durch dessen Busch auf die benachbarte Herrschaft Beyfang zustreichende zwey sogenannte sechs Fuss und vier Fussbänke sammt einem neben des vier Fussbank noch entdeckten kleinen, nicht bauwürdigen Bänksgen von ungefehr ein Fuss tief wodurch die Wasserleitung zur Erreichung der vier Fussbank geführet haben forthin bergmännisch und ohne jedoch dabey ein Unterwerk ohne besondere des Endes gebührend nach zu suchende Concession anlegen zu können, mit der tiefsten Wasserleitung höhlig ungehindert bearbeiten mögen, dergestalten jedoch und mit dem weiteren ausdrücklichen Beding, dass hie Impetranten hierab fordersamst den Landesherrlichen Kohlzehnten an Unsrer Kellerey getreulich entrichten, mithin zu dem Ende einen des Lesens und Schreibens wohl erfahrenen Schichtmeister bey Erhaltung gegenwärtiger Connuissions-Urkunde bey Unserer Regierungs-Canzley in Eid und Pflicht nehmen lassen und so auch an die Grundeigenthümer nebst Ersetzung alles ihnen verursachenden Holz- Grund- und sonstigen Schadens die gewöhnlichen Trattkohlen ohnweigerlich abgeben, wie nicht weniger in dem Fall, dass sie Impetranten solcher zu bearbeitenden Kohlbänken wegen mit andern in Streit und Irrungen gerathen würden, dies dem uralten Herkommen und denen von Unsre Vorherrn verlassenen Verordnungen gemäss nicht bey Unsern Landgericht sondern bey Uns unmittelbar einklagen und darüber die rechtliche Entschädigung abwarten, auch sonsten all dasjenige, was sich besagten Verordnungen und denen in hiesig-Unsern Reichstiftlichen Gebiete hergebrachten Gewohnheiten gemäss gebühret, und üblich ist, willigst prasstiren, im Uebrigen aber nicht bemächtigt seyn sollen, solche Kohlbänke ohne Unser Vorwissen und Bewilligung an Andere ganz oder zum Theil zu übertragen, oder auch mehrere, als jetzt benannte Mitinteressenten hieran zu betheiligen, wobey es dann auch ferner schon von selbst versteht, dass mehrgemeldete Kohlenbänke, falls dieselbe innerhalb eines Jahres Frist nicht gebührend bearbeitet werden sollten, dieselbe alsdann dadurch wieder ins Freie verfallen und

Uns und Unsere Nachkommen nach wie vor zur frey- und ungehinderten Disposition vorbehalten verbleiben.

Urkundlich unseres Handzeichens und vorgedruckten

Gegeben auf Unsrer Reichsabtey Werden, den 15. Nov. 1798.

(gez.) Beda Abt zu Werden und Helmstedt."

Im Jahre 1817 findet eine Berichtigung der Gerechtsame der Zeche „Schwarzer Adler" statt, in welcher bereits Georg Stinnes an der Spitze der Gewerken erscheint und in der nunmehr, jedoch entsprechend den veränderten Verhältnissen, durch das Königlich-Preussische Essen-Werdensche Bergamt die Verleihung der Gerechtsame vom 15. November 1798 bestätigt wird. Der Inhalt beider Aktenstücke lautet wie folgt:

„Zufolge der Bergamtlichen Verfügungen vom 3. August und 18. December 1816 wurde sowohl die Gewerkschaft in rubro benannter Zeche als der bekannten angrenzenden Zechen und Muthungen zu einem auf heute bestimmten Termin eingeladen und erschienen von Seiten der Schwarze-Adler-Gewerkschaft der Herr Georg Stinnes, der Arnold Mölleney und Heinrich Prim gen. Feltmann, Namens seines Schwagers Th. Lerenscheidt. Von Seiten der Muthung Weisse Adler der Fahrsteiger Georg Krapf und endlich der Herr Friedrich W. Liebrecht, Namens seines Schwagers des Herrn Geheim-Raths Liebrecht mit der Muthung Vorsicht, der jedoch verlangte zu constatiren, dass er diesen Termin zufällig erfahren hatte.

Mit vorbenannten Personal ward das Territorium mit Zurhandnehmung des Extracts der Revier-Echarte begangen, worauf folgendes bemerkt und zu Protocoll gegeben wurde: Die Zeche Schwarze Adler zählt zu ihrer Berechtsame 3 Flötze, wovon das

1. hangendste unter dem Namen Vierfussbank 48 Zoll Mächtigkeit hat, und zwar ausschliesslich des Nebenflötzchens, oder vielmehr Oberpadens, welcher eine Mächtigkeit von 11 Zoll hat, und zuweilen unmittelbar bey der Vierfussbank, zuweilen aber bis zu $^3/_4$ Lachter davon entlegen ist;
2. das mittlere Flötz hat eine Mächtigkeit von 12 Zoll und ist bis jetzt noch unbauwürdig;

3. der liegendste unter den Namen Diekebank hat eine Mächtigkeit von 72 Zoll. Das Streichen dieser Flötze ist ha 5 und haben sie ein Fallen von 50 bis 55 Grad in Süden.

Nach der Angabe der Gewerkschaft erstreckt sich ihre Berechtsame dem Fallenden nach bis in die grösste Teufe, in der Länge aber glauben sie, ihre Berechtsame bis in die Herrschaft Byfang ausdehnen zu dürfen, indem die in dem Werdenschen beliehenen Gewerkschaften das Recht gehabt hätten, mit ihrem Stollen in die Herrschaft Byfang, sobald sie dem Grundherrn eine *Tradde* und ein *Grundfass* abgeben, zu fahren.

Die Inhaber der Muthung Vorsicht und Weisse Adler baten aber, sie bey ihren gemutheten Rechten zu schützen und sowohl den Muthern von Vorsicht als auch von Weisse Adler eine Abschrift dieses protocolls und der Belehnung von Schwarze Adler zukommen zu lassen.

Endlich bemerkt der Inhaber der Muthung Vorsicht, dass er die Muthung von Weisse Adler nicht respectiren könnte, weil er glaubte, das nächste Recht dazu zu haben.

Schliesslich baten auch die Herren Gewerken, ihnen gegen die Gebühren sowohl von ihrer Belehnung als von diesem protocolle Abschrift zu bewilligen.

Hiermit wurde diese Verhandlung geschlossen.

(gez.) Georg Stinnes.
W. Prim gen. Feltmann für Theodor Lerenscheidt.
A. Mölleney. G. Krapf. F. W. Liebrecht.
a. u. s. Engelhardt. Hardt.

Es wird der löblichen Gewerkschaft der Zeche Schwarze Adler Hs. Georg Stinnes und Cons. — das, die Berichtigung ihrer Gerechtsame aus dem Untersuchungsprotocoll vom 22. v. M. hierneben in Abschrift mitgetheilt und ihnen bemerklich gemacht, dass sie zwar auf den Grund der ihnen unterm 15. November 1798 ertheilten und abschriftlich anliegenden Belehnung, so wie nach Maassgabe der vormals im Werdenschen herrschenden Observanz zu den darin angegebenen, und in jener Verhandlung angezeigten Flötze für berechtigt zu achten sind, — dass aber mit Feststellung der Markscheide — in Gefolge Oberbergamtlicher

Verfügung vom 28. December 1815 — so lange angestanden werden muss, bis darüber eine höchsten Orts zu vollziehende Instruction erfolgen wird, welche bis jetzt noch nicht erfolgt ist.

Essen, den 6. März 1816.

Königlich Preussisches Essen-Werdensches Bergamt."

Die Kohlen der Zeche wurden im wesentlichen durch den Hauptbesitzer und Mitgewerken, Georg Stinnes abgenommen, der ja um diese Zeit, wie wir früher sahen, in Kohlenhandel und Schiffahrt mit seinem Bruder Mathias immer gleichzeitig auftritt und in engster Interessengemeinschaft steht.

Unter den Abnehmern befindet sich ferner der Name Waldthausen, der in der Geschichte des Kohlenbergbaues im Essener Revier ja bekanntlich eine hervorragende Rolle spielt.

Aber noch ein anderer Name findet sich, ein Name, dem wir bereits früher gelegentlich begegneten, nämlich Franz Dinnendahl.

Von ihm stammt ein sehr beachtenswertes Rundschreiben an sämtliche Gewerkschaften des Essen-Werdenschen Bergamts vom 24. Juli 1818. Das Bergamt hatte alle Zechen seines Bezirks aufgefordert, durch je zwei Deputierte an einer Generalbefahrung teilzunehmen und über gemeinschaftliche gewerkschaftliche Gegenstände auf gültige Weise zu unterhandeln. Um Einigkeit in die Gewerkschaften zu bringen, hatte Dinnendahl sich mit allen Zechen in Verbindung gesetzt. Das dabei erlassene Rundschreiben ist historisch wichtig, weil es auf die Gestaltung der Rechtsverhältnisse im Bergbau und die Massnahmen des Bergamts von Einfluss gewesen ist; es soll daher hier ebenfalls Platz finden. Das Schreiben ist wiederum an Georg Stinnes gerichtet, woraus hervorgeht, dass derselbe in der Gewerkschaft „Schwarzer Adler" die entscheidende Stelle einnahm. Das Schreiben lautet:

„Nach einer Aufforderung des Königl. Essen-Werdenschen Bergamts sollen bei der bevorstehenden General-Befahrung zwei Deputirte von jeder Zeche erwählt werden, mit welchen über gemeinschaftliche gewerkschaftliche Gegenstände auf eine gültige Weise unterhandelt werden kann.

Da ich nun von mehreren Essen-Werdenschen Gewerkschaften aufgefordert worden bin, ihnen diejenige Vollmacht, welche wir Gewerken

der vereinigten Zeche Sonnenschein unsern Deputirten ausgestellt haben, mitzutheilen: so habe ich, um das öftere Abschreiben derselben zu ersparen, diese Vollmacht abdrucken lassen, und bin so frey, um so viel wie möglich Uebereinstimmung und Einheit im Ganzen zu bewirken, auch den Gewerkschaften, von denen ich nicht geradezu um Mittheilung dieser Vollmacht ersucht worden bin, ein Exemplar mit der Anheimstellung mitzutheilen, ob Sie auch Gebrauch davon machen wollen.

Da nun aber mehrere, als blos die, bei der bevorstehenden Generalbefahrung zu verhandelnde Gegenstände vorwalten, welche jene ernstliche Zusammenwirkung zum Besten aller Gewerken nothwendig machen, um fernerhin den von den Unterbehörden versuchten und zum Theil schon bewirkten Neuerungen und Eingriffen in unsere Privat-Rechte abzuhelfen und zuvorzukommen (von welchen nur die bei der Besitznahme der Stifter Essen und Werden genannt zu werden brauchen, wo man sogar, mit Beseitigung wohlerworbener und besitzlicher Rechte, die Gesetze rückwirkend anwendete); so ist es Zeit, auf dem gesetzlichen Wege eine Remedur zu suchen, zumal da wir uns aus der ministeriellen Verfügung d. d. Berlin den 15. April und 21. May dieses Jahres an die Deputirten Herren Freiherrn von Elverfeld und Hr. Falkenburg überzeugt halten, dass es der Höchste Wille nicht ist, uns mit widergesetzlichen und drückenden Anordnungen und Abgaben zu beschweren, in soweit sie weder einen allgemeinen nützlichen noch staatswirthschaftlichen Zweck haben.

Unter den Beschwerden zähle ich besonders:

1. Die früheren einseitigen Bestimmungen des Betriebs von Seiten der technischen Beamten ohne Zuziehung der Gewerken.
2. Die bisherigen einseitigen Verdingungen der Grubenbau-Materialien so wie die Bestimmung der Schichtlöhne und Gedinge der Arbeiter.
3. Die einseitige Bestimmung der Kohlentaxe für den Landdebit, so wie
4. Des Verzehntungspreises für den Ruhrdebit, ferner
5. Die monatliche Bezahlung des Zehnten, wenn die Kohlen auch noch unverkauft im Magazin liegen, so wie die harten Zwangsmittel, deren man sich von Seiten der Behörde zur Beitreibung der Gefälle bedient.

6. Die Berechnung der Preise der Kohlen zu Berliner Courant, so wie
7. Die Arbeitslöhne und Verdinge in eben dem Cours, wodurch
8. Nicht blos der Gewerke an dem, was er eigentlich zahlen muss, irre, sondern
9. Auch, bei den immer schwankenden Tarifen, der Agiotage Thor und Thür zum Ruin der Gewerken geöffnet wird.
10. Die gegen den ausdrücklichen Buchstaben und deutlichsten Sinn des Gesetzes vervielfältigt und zuletzt bis auf Flötzes-Flügel sogar ausgedehnt werden sollende Recessgelder-Zahlung.
11. Die vom Staate gewiss nicht verlangt werdende Bezahlung der Freykuxgelder und anderer noch mehr als diese gefordert und bezahlt werdenden Abgaben, welche wir nicht zu zahlen verpflichtet sind, wenigstens nicht von den Zechen im Essen- und Werdenschen Distrikte, welche vor der Königl. Preuss. Besitznahme verliehen und im Besitz waren, und
12. Die immer noch einseitige Verwaltung und Verwendung der Gewerkschafts- und Knappschafts-Casse-Gelder.

Bei möglichster Hinwegräumung dieser die Gewerken so sehr drückenden und den Bergbau so sehr erschwerenden Gegenstände, würde es endlich noch ein besonderer Gegenstand der ernstlichen Bestrebungen der Herren Deputirten seyn, dass wegen der speciellen Aufsicht und Leitung des Betriebs und Grubenhaushalts, nämlich die An- und Absetzung der Steiger, Schichtmeister und Waagemeister, welche nur das Specielle des Betriebs und Grubenhaushalts befördern und leiten, der Behörde andere und bessere Vorschläge gemacht würden; dass sie ebenso ferner die Behörde darauf aufmerksam machen, kunftig die Bestimmung der Grundentschädigung oder der Traddekohlen gesetzlich abzuändern und die Declaration vom 13. September 1777, wo die Grundeigenthümer hinsichtlich der Tradde zu wählen haben, wieder zurück zu nehmen, indem dieses nach den jetzigen Betriebs-Vorrichtungen nicht mehr den Verhältnissen angemessen ist, und dass endlich noch darauf angetragen werde, die Bergordnung, da, wo sie sich entweder nicht deutlich ausspricht oder wo sie überhaupt einer zweckmässigen

Abänderung für die jetzige auch in dem Bergbau fortgeschrittene Zeit bedarf, erklärt, und den Verhältnissen des Zeitalters und der fortgeschrittenen Kenntnisse, angemessen, abgeändert werde; weil nur auf diesem Wege es möglich werden kann, unser Bergwerkseigenthum besser und ungestörter, wie bisher, zu benutzen, und uns für die aus unserm Privatvermögen bezahlten Anlagekosten und gegen die zu bezahlende Zubusse zu sichern.

Damit Sie, meine Herren, nun aber von dem Zwecke der Vereinigung aller Gewerken, in der Art, wie ich Ihnen diese hier vorgeschlagen habe, keine unrichtige Meinung auffassen mögen, finde ich nöthig schliesslich noch Folgendes zu bemerken:

Bei manchen von ihnen wird das bittere Gefühl noch nicht ganz erloschen seyn, welches Sie natürlich haben mussten, als die jetzige Bergbehörde in unserm sonst freien Ländchen angeordnet wurde und die Gewerken sich gleichsam mit Gewalt den Anordnungen dieser Behörde und einer rückwirkenden Kraft der Gesetze unterwerfen mussten, um so mehr, da sich wohl keiner von Ihnen überzeugt hat, dass unsere Bergwerke durch die angeordnete Behörde besser als früher administrirt worden sind, wenigstens nicht so gut als es hätte geschehen können.

So wahr es nun also ist, dass die Bergbehörde, weder beim Anfange ihrer Functionen, noch später, sich so benommen und das bewirkt hat, was die Gewerken hoffen durften, und dass uns also überhaupt dieselbe während ihres Hierseyns noch keinen Vortheil gebracht hat; so gewiss ist es aber doch, dass solche vom Staate in der besten Absicht angeordnet ist, und dass uns selbige wirklich zum Vortheile seyn kann.

Die Ursache, dass diese Behörde noch nicht zu unserm Vortheil gewesen, oder dass der gute Zweck durch dieselbe noch nicht erreicht ist, der durch sie erreicht werden sollte und könnte, dieses liegt nun theils an dem Personal der untern Behörden, theils an uns selbst.

An dem Personal der untern Behörden, weil Mancher von diesem Personal glaubt, die Behörde wäre vorzüglich dazu vom Staate angeordnet, um über die Gefälle oder Abgaben zu wachen und darauf zu halten, dass solche regelmässig jeden Monat eingenommen würden

(von welcher herrschenden Meinung ich mich leider oft genug durch mündliche Aeusserungen überzeugt habe), vergessen aber dabei, dass das Staats-Interesse mit dem gewerkschaftlichen genau verbunden, und dass letzteres zu befördern, nur die Absicht des Staates seye. —

An uns, weil wir (wie das auch leider! im Anfange der Besitznahme der Fall war) nicht vereinigt wirken, niemals einstimmig bei der höheren oder höchsten Behörde geeignete Vorschläge abgeben und bei denselben nicht gemeinschaftlich um Abhülfe zweckwidrigen Verfahrens der untern Behörde bitten.

Aus diesem Grunde nun und aus keinem anderen habe ich Ihnen, meine Herren, in dieser Zuschrift die Vereinigung aller Gewerken durch zu wählende Deputirte vorgeschlagen, diese Zuschrift und die den zu wählenden Deputirten zu ertheilende Vollmacht drucken lassen und sie Ihnen mitgetheilt, und ich bin Bürge, dass wir den Zweck, den wir alle zu erreichen wünschen müssen, gewiss erreichen werden, wenn wir vereinigt wirken, die höhere und höchste Behörde künftighin gemeinschaftlich auf die bestehenden Mängel und fehlerhaften Einrichtungen und auf zweckwidrige Maassregeln der untern Behörde aufmerksam machen und gemeinschaftlich um Abstellung derselben bitten.

Ich grüsse Sie sämmtlich mit einem wohlmeinenden Glückauf!
Essen, am 24. July 1818 (gez.) Fr. Dinnendahl.

Die Gewerkschaft „Schwarzer Adler“ ist nicht gerade sehr erheblich zu nennen. Wir haben uns mit ihr etwas näher beschäftigt, weil sie, wie gesagt, der Ausgangspunkt der in kurzer Zeit in erstaunlichem Masse wachsenden Bergbauunternehmungen der Familie Stinnes zu sein scheint.

In den Akten der Gewerkschaft Adler kommt zum ersten Mal ein Name vor, dem wir fortab des öfteren begegnen werden, der Name des Berggeschworenen Honigmann, der später in engstem Zusammenwirken mit Mathias Stinnes bei dessen grossartigen Bergbauunternehmungen bezw. bei der Einrichtung der Mutungen erscheinen wird.

Die Zahl der Bergwerke, an welchen Mathias Stinnes sich beteiligte, ist sehr erheblich. Der wesentliche Zweck dieser Beteiligung ist in

erster Linie, sich als Gewerke einen Anteil der Ausbeute der betreffenden Bergwerke in Gestalt der Kohlen selbst zu sichern. Mathias Stinnes ist ja vor allem damals noch Kohlenhändler und Kohlenschiffer; durch die Beteiligung als Gewerke gewann er ein Anrecht auf einen Teil der Ausbeute, die er demgemäss in Natura an sich nahm und selbständig bestmöglichst verkaufte, was bei seinen weitverzweigten Beziehungen und da er die Kohlen auf eigenen Schiffen transportierte, viel gewinnbringender war, als wenn er mit aus den Zechen gewonnenem Gelde die Kohlen anderweitig hätte kaufen müssen.

Mit Bezug hierauf ist nun eine Verfügung des Königlich Preussisch-Westfälischen Oberbergamts von grossem Interesse, welche Anfang 1827 erlassen wurde und welche eine anderweitige Regelung des Kohlendebits zum Zweck hat. Durch die Verfügung wird die Verteilung des Naturproduktes an die Gewerken untersagt, sie lautet:

„Das Königliche Westfälische Oberbergamt hat folgendes Regulativ wegen Verkaufs der Steinkohlen zum Ruhr-Debit erlassen:

Auf den von Seiten der Steinkohlen-Gewerkschaften geäusserten Wunsch, dass die bei dem Verkauf der Kohlen zum Ruhr-Debit zu beobachtende Ordnung gehörig bestimmt werden möge; nach Einsicht der diesfälligen von mehreren Deputirten und Hauptgewerken bei der darüber veranlassten Vernehmung derselben gemachten Bemerkungen und Vorschlägen der Königlichen Bergämter und in Erwägung, dass zur Vermeidung der seither hin und wieder stattgefundenen Unregelmässigkeiten eine solche Bestimmung nothwendig; sowie in fernerer Erwägung, dass dabei allgemeine gesetzliche Bestimmungen zur Richtschnur zu nehmen, nach welchen, wie auch schon rechtskräftig entschieden, das Product der Steinkohlengruben *unter den bergbautreibenden Gewerkschaften nicht theilbar* ist, *sondern nur der sich aus den Rechnungen ergebende reine Gewinn,* und die Beschlüsse einer überwiegenden Stimmenmehrheit einzelner Gewerkschaften, nach Verhältniss ihrer Antheile berechnet, zu berücksichtigen ist, wird folgendes festgesetzt:
§ 1. Der Verkauf der Steinkohlen muss durch die Schichtmeister jeder

Grube oder durch einen besonders zur Besorgung der Geld-Einnahmen und Ausgaben der Gruben zu bestellenden Bevollmächtigten, für gemeinschaftliche Rechnung der Gewerkschaften, geschehen. § 2. Es können jedoch einzelne Mitglieder derselben zum eigenen Handel oder für ihre Rechnung gewisse Quantitäten übernehmen, nur werden dieselben in solchen Fällen als *Kohlenkäufer* betrachtet. § 3. Die Kohlen müssen in der Regel jeden Monat nach der Ablieferung in die Niederlagen am Ruhrstrom, nach den mit Zuziehung der Gewerkschaften jährlich zu regulirenden und von dem Oberbergamt festzusetzenden Preisen, an den bestellten Geld-Empfänger *baar bezahlt* werden. § 4. Findet eine Gewerkschaft in einzelnen Fällen aus besonderen Gründen für nöthig, die Kohlen für einen geringern Preis zu überlassen, so kann dieselbe solches durch *Stimmenmehrheit von zwei Drittel, nach Verhältniss der Antheile* berechnet, beschliessen; zur Gültigkeit des Beschlusses ist aber die Genehmigung des Oberbergamts erforderlich. § 5. Ebenso bleibt der Gewerkschaft frei, durch einen Beschluss von zwei Drittel, den Kohlenabnehmern eine Zahlungsfrist zu bewilligen, jedoch nicht länger als auf sechs Monate und mit Vorbehalt des Eigenthums, so lange die Kohlen aus der Niederlage nicht abgefahren sind. § 6. An den Beschlüssen über einen Nachlass an Kohlenpreisen und Bewilligung von Zahlungsfristen dürfen diejenigen Mitglieder der Gewerkschaft, die nur Kohlen für einen geringern Preis oder auf Credit übernehmen wollen, in den einzelnen sie betreffenden Fällen nicht theilnehmen, sondern bloss die übrigen Gewerke, welche dann den Beschluss nach der Stimmenmehrheit von zwei Dritteln fassen. § 7. Diejenigen Mitglieder, die durch Stimmenmehrheit eine Zahlungsfrist bewilligen, müssen dafür Sorge tragen, dass während der Dauer derselben die Grubenarbeiter und Lieferanten bergordnungs- und contraktmässig, allenfalls durch einen gegen 5 Procent Zinsen auf die creditirten Kaufgelder zu leistenden Vorschuss, befriedigt werden, insofern daraus die Befriedigung derselben und die Zahlung der Gefälle hätte erfolgen können. § 8. Die Verpflichtung der Gewerkschaften, in Beziehung auf die von den Bergwerken zu entrichtenden Abgaben, wird durch die Bestimmung

des fünften § nicht verändert und werden darüber besondere Bestimmungen vorbehalten.

Dortmund, den 20. Februar 1827.

Königl. Preuss.-Westfälisches Oberbergamt.

Eine grosse Anzahl der Zechen, an welchen Mathias Stinnes beteiligt war, haben nur noch ein historisches Interesse, so die Zeche Ignazius; eine andere Zeche, an der die Beteiligung später eine überwiegende wurde, ist z. B. die Zeche Silberbank, an der Mathias Stinnes sich zuerst 1814 beteiligte und von welcher er für damalige Zeiten sehr erhebliche Quantitäten Kohlen abnimmt. Im Jahre 1855 besitzt die Witwe des alten Herrn Mathias 58 19/21 Kuxe von Silberbank.

Sehr bald zeigt sich, und zwar wohl mit veranlasst durch das vorstehend wiedergegebene Regulativ des westfälischen Oberbergamts, das Bestreben, innerhalb der einzelnen Zechen die Mehrheit der Stimmen durch Erwerb der Kuxe zu erlangen; wodurch ja von selbst in jedem Falle, ob nun der Inhaber dieser Mehrheit die Kohlen für sein eigenes Geschäft abnahm oder durch das Übergewicht innerhalb der Gewerkschaft imstande war, auf den Verkauf der Kohlen einen Einfluss auszuüben, der entscheidende Vorteil sich ergab.

Von Interesse ist die Beteiligung von Mathias Stinnes an der Zeche Wolfsbach. Im Jahre 1838 hat Mathias Stinnes an dieser Zeche bereits einen sehr starken Anteil. Es soll ein für damalige Verhältnisse bedeutender Tiefbau eingerichtet werden. Wegen der Fördermaschine und der Pumpen wendet sich Mathias Stinnes an die Firma Nehring, Bogel & Dinnendahl in Isselburg mit der folgenden Anfrage:

„Mülheim a. d. Ruhr, den 26. April 1838.

Stark betheiligt auf einer Zeche, wo ein bedeutender Tiefbau eingerichtet wird, welcher nicht per force, sondern successive geschehen soll, ist der Beschluss von den Gewerken gefasst worden, vorab auf einem vorliegenden 33" mächtigen Flötz mit 70 Grad fallend den Bau thonlägerich auf 40 Lachter Teufe zu beginnen und darauf eine neue Maschine zu stellen, die vorläufig die Wasserwältigung auf 40 Lachter und

Kohlenförderung besorgen und nach Verlauf von 5 bis 6 Jahren als Fördermaschine auf der Hauptanlage dienen soll. Die Haupttendenz hierbei ist, dass die Maschine so kraftvoll gebaut wird, als nur immer möglich ist, jedoch ohne später unzweckmässig als Fördermaschine zu werden.

Es ist daher die Frage:

a) Wie kann äusserst die Kraft einer solchen Maschine genommen werden, dass sie ihren künftigen Zweck nicht verfehlt?
b) Zu welcher rathen Sie zum Besten der Gewerkschaft, mit Hoch- oder Niederdruck?
c) Wieviel Cubikfuss per Minute diese an Wasser wältigen kann aus einer Tiefe von 40 Lachtern?
d) Was kostet eine solche Maschine frei auf der Zeche aufgestellt im Mittelpunkt zwischen Essen—Mülheim ohne Pumpe, sonsten mit allem Zubehör nebst zwei Kesseln, wovon jeder zum vollen Gange der Maschine die nöthigen Dämpfe erzeugen muss?
e) Was kosten die Pumpen fix und fertig zum Aufstellen auf die Zeche geliefert?
f) In welcher kurzen Zeit Sie eine solche Maschine aufgestellt und in gutem Gange liefern könnten? Je rascher die Ablieferung, je besser.
g) Was haben Sie für Zahlungsbedingungen dafür?

Schliesslich erbitte ich mir vor dem 4. Mai Ihre gefl. Erklärung hierüber, indem die Gewerkschaft bis dahin zusammentritt und hoffen werde, Ihnen aus alter Bekanntschaft die jetzige und künftige Maschine zuwenden zu können.

Mit Achtung zeichnet ergebenst

Mathias Stinnes."

Wer die Maschine schliesslich gebaut hat, ist nicht zu erfahren. Wie ins einzelne gehend sich der alte Herr Mathias aber um den Betrieb auf den Zechen, an denen er Gewerke war, kümmerte, geht aus einer Rückfrage hervor, welche er an die Verwaltung der Zeche Wolfsbach richtete und in der die folgenden 13 Fragen gestellt waren:

1. Warum ist die Pumpe über Tage nicht eher zusammen gelegt, ehe solche eingebaut wurde?

2. Warum ist das Pumpengestänge zu kurz gewesen? Dadurch ist in 6 bis 7 Tagen nicht abgeteuft und die Arbeitslöhne sind doch alle draufgegangen?
3. Warum sind die Pumpenstücke nicht vom ersten Schurfschacht auf der Pferdekarre geholt, was doch für 20 Sgr. hätte geschehen können; so haben aber durch Transportieren der Menschen solche 2 Rtlr. 20 Sgr. gekostet?
4. Warum hat es fortdauernd an Material gefehlt?
5. Warum müssen die Arbeiter immer mit stumpfem Gezähe arbeiten?
6. Warum wurde nicht dafür gesorgt, dass der Schleicher komplett vorhanden war und dadurch auch Aufenthalt in der Arbeit entstand?
7. Warum werden die Kolbennägel aus den verschlissenen Riemen nicht wieder benutzt?
8. Warum wird das Leder zur Liederung mit Talg nicht eingebraut?
9. Warum ist die Kaue nicht eher gebaut, und uns dadurch Kosten von Vondermark zur Last fallen?
10. Warum wird nicht dafür gesorgt, dass bei der starken Nässe ein besser Feuer gemacht wird, damit die Leute sich selbst ihre Kleidung trocknen können und grösstenteils gar kein Feuer vorhanden ist, wodurch die Arbeiter missmutig werden?
11. Warum werden keine Lutten eingebaut, damit die Wetter besser werden, indem die halbe Zeit wegen Wettermangel nicht kann gearbeitet werden?
12. Warum wird zugegeben, dass die Haspelzieher bei der Arbeit Branntwein trinken?
13. Warum wurde nicht dafür gesorgt, dass der in Gebrauch genommene zerbrochene Pumpenbock durch einen andern ersetzt wurde, wodurch mehrmals grosser Nachteil in der Arbeit entstanden ist?

Von den Zechen, an welchen der Gründer des Hauses sehr wesentlich beteiligt ist, und deren Bedeutung sind über die Zeche Sellerbeck oben (Seite 118) bereits Mitteilungen gemacht worden.

Über die Gesamtlage des Bergbaues im Bereich des Königlichen Westfälischen Oberbergamts geben zeitgenössische Quellen eine interessante Kunde.

Zufolge einer offiziellen Nachweisung des Königlichen Westfälischen Oberbergamts sind im Jahre 1828 auf den 118 in Betrieb befindlichen Steinkohlenzechen der Grafschaft Mark, von denen 83 Ausbeute lieferten, von 2527 Arbeitern 1283541 Tonnen (à 4 Scheffel) Steinkohlen gefördert worden. Auf den 52 Zechen im Essen-Werdenschen, von denen 30 Ausbeute lieferten, arbeiteten 1098 Menschen, welche 857514 Tonnen förderten. Im Tecklenburg-Lingenschen waren 3 Ausbeutezechen in Betrieb, welche mit 171 Menschen 75347 1/2 Tonnen lieferten. In der Herrschaft Mülheim und Hardenberg wurden auf 4 Zechen, von denen jedoch nur eine Ausbeute gab, von 467 Arbeitern 278451 1/2 Tonnen gefördert. Im ganzen Westfälischen Haupt-Bergdistrikte waren daher 4263 Arbeiter beschäftigt, welche 2494854 Tonnen förderten, deren Wert am Ursprungsorte 970582 Taler 7 Sgr. 1 Pfennig betrug.

Die sämtlichen zehn Eisenhütten dieses Hauptbezirks verarbeiteten während dieses Jahres mit 835 Arbeitern 6922 Zentner 78 Pfund Roheisen, 58211 Zentner 94 Pfund Gusseisen und 5730 Zentner 11 Pfund Stabeisen, deren Wert 205328 Taler 7 Sgr. betrug. Von diesen Eisenhütten beschäftigten die Gute-Hoffnungs- und die St. Antoni-Hütte, sowie die Neuessener Hammer Starkardt allein 279 Menschen, welche 20221 Zentner 102 Pfund Guss- und 2957 Zentner 108 Pfund Stabeisen verarbeiteten, deren Wert 87445 Taler ausmachte.

Auf den drei Galmei-Gruben in der Grüne bei Iserlohn wurden 1919 Zentner gefördert, aus welchen mit 40 Arbeitern 910 Zentner 100 Pfund Messingwaren aller Art und 720 Zentner Zink verarbeitet wurden, deren Gesamtwert 37360 Taler betrug.

Ein Alaunwerk beschäftigte noch 22 Menschen, welche 1272 Zentner 80 Pfund förderten, deren Wert 6066 Taler 20 Sgr. betrug.

Auf den Königlichen Salinen zu Königsborn und Neusalzwerk waren 232 Menschen beschäftigt, welche 4255 Last 124 Pfund Salz förderten.

Die drei übrigen Privatsalinen Salzkotten, Gottesgabe und Sassendorf lieferten mit 80 Arbeitern 1728 Last 1261 Pfund Salz.

Im Jahre 1832 wird der Knappschaft im Bereich des Essen-Werdenschen Bergamts eine Knappschaftsfahne verliehen. Eine Beschreibung der denkwürdigen Feier, welche hierbei stattfand, soll hier der Vergessenheit entrissen werden. Sie findet sich in der Rheinisch-Westfälischen Zeitung vom 26. April 1832. Die Feier selbst fand am 24. April statt. In der Beschreibung heisst es:

„In den Provinzen Essen und Werden hat der Bergbau seit dem Jahre 1803, in welchem diese Lande mit dem Preussischen Reiche vereinigt wurden, an Bedeutsamkeit vielfach zugenommen und auf das Wohl der Eingesessenen und die Gewerbe einen segnenden Einfluss geäussert. Das Königlich Essen-Werdensche Bergamt war der Meinung, dass der gegenwärtige Zeitpunkt, wo durch den ungefesselten Debit der Steinkohlen nach Holland der Betrieb eine der blühendsten Stufen erreicht hat, vorzüglich dazu geeignet sei, das Interesse für den Bergbau immer mehr zu wecken, den bergmännischen Geist — als ein wesentliches Erfordernis zur Beförderung und Erhaltung der für den Bergbau wohltätigen Einrichtungen — zu beleben, das Ehrgefühl bei der Knappschaft rege zu erhalten, sie zur fortwährenden unerschütterlichen Treue und Anhänglichkeit an den besten der Könige zu ermuntern und ihr zugleich ein öffentliches Zeichen der Achtung für die Beschwerden ihres gefahrvollen Berufes darzubringen. Die Gewerkschaften der hiesigen Steinkohlenzechen unterstützten die Behörde mit freudiger Bereitwilligkeit; sie wünschten, dass nach alter Sitte ein bergmännischer Aufzug gehalten, auf ihre Kosten eine Fahne gestickt, und solche den Mitgliedern der Knappschaft in feierlicher Art übergeben werden möchte. Nachdem die höheren Bergwerksbehörden diesem Wunsche ihre Genehmigung erteilt hatten, wurde der gestrige Tag zur Begehung dieses bergmännischen Festes bestimmt, und nicht allein das hochlöbliche Westfälische Oberbergamt, das benachbarte Märkische Bergamt, die Gewerke des hiesigen Bezirks, sondern auch der Landrat des Kreises, die Chefs und Vorsteher der hiesigen Militär- und Zivilbehörden und die Geistlichkeit zur Teilnahme

an dieser Festlichkeit eingeladen. Gegen Abend versammelten sich sämtliche dem hiesigen Königlichen Bergamte angehörigen Beamten und eine Anzahl von fast 1000 Bergleuten und Grubenbeamten an einem dazu bestimmten Platze vor dem Kettwiger Tore. Ausgezeichnete Ordnung und Ruhe, mit welcher die Mannschaft allen Anordnungen willige Folge leistete und besondere Sorgfalt, welche sie auf ihren Anzug verwendet hatte — denn jeder ohne Ausnahme erschien in neuer bergmännischer Uniform mit Schachthut und Feder —, liessen den guten Geist der Leute hinreichend erkennen.

Gegen die neunte Stunde, nachdem ein freundlicher stiller Abend seinen Schleier über die Stadt gedeckt hatte, verkündigte der Donner der aufgepflanzten Böller und das Aufsteigen einer Leuchtkugel den Abmarsch des Korps. Es war dabei folgende Ordnung beobachtet: Den Zug führte der Knappschaftsälteste Mennecke, mit einer Grubenlampe in der Hand, alsdann folgten acht Fackeln in Fronte, welche vor dem Dirigenten des Bergamts, Bergrat Heintzmann, begleitet von dem Revier-Geschworenen, *Hauptmann Honigmann,* beide zu Pferde, getragen wurden, hierauf 40 Haupthoboisten, begleitet von Fackeln. Es folgten nun ferner der Bergmeister Kloz begleitet von dem Maschineninspektor Merker, der zum Fahnenträger ausersehene Bergeleve Baur, zu beiden Seiten ein Knappschaftsältester, die Fahnenwache, bestehend aus den die Bergschule besuchenden angehenden Gruben- und Betriebsbeamten; sämtliche Beamte des Bergamts, welche nicht zur technischen Partie gehören, endlich die in drei Züge geteilten Bergleute, geführt von dem Markscheider Böhnert und den Geschworenen Haardt und Hilgenstock, das ganze an geeigneten Stellen von Fackeln umgeben. Eine unübersehbare Zahl von Zuschauern umringte die Truppe während des Marsches durch mehrere Teile der Stadt, welche durch stete Ordnung und durch den strahlenden Glanz von fast 1000 Grubenlichtern und Fackeln einen freudigen und zugleich imposanten Anblick gewährte. Vor dem bergamtlichen Dienstgebäude angelangt, stellte sich die Mannschaft in einem offenen Viereck auf. Die Gewerken liessen hierauf aus ihrer Mitte durch den allgemein geehrten Kammerherrn Freiherrn von Romberg die

der Knappschaft gewidmete Fahne dem Bergamtsdirektor Bergrat Heintzmann, welcher zu dem Ende auf einer dazu vorgerichteten Erhöhung an der geöffneten Seite des Vierecks seinen Platz gewählt hatte, überreichen. Die Fahne selbst, gefertigt von der kunstreichen Hand der hiesigen Lehrerin Hulda Wilms, ist von weisser Seide. Auf der vorderen Seite befindet sich der preussische Adler umgeben von Eichenzweigen und einem Eichenkranze, den der Adler hält, mit der Devise in goldnen Buchstaben „Glückauf!" Auf der Rückseite befinden sich die Wappen der Städte Essen und Werden mit der Devise „Gott segne den Bergbau" und ferner mit den Worten „Der Knappschaft von Essen und Werden". Oben an der Fahnenstange, welche mit reichen goldenen Quasten verziert ist, ist in einem Kranze von Eichenzweigen Schlägel und Eisen, und die Fahnenstange selbst enthält die Devisen „Geschenkt von den Gewerken". „Eingeweiht den 23. April 1832". Der Direktor des Bergamts dankte im Namen der Knappschaft für die Fahne und deutete zugleich darauf hin, dass unter dem allerhöchsten Schutze eines gerechten und weisen Königs, unter einer milden Bergwerksverfassung der hiesige Bergbau eines glücklichen Betriebes sich erfreue, und während benachbarte Völker schwere, blutige Zeiten durchleben, in unserm teuren Vaterlande der goldene Friede sich erhalten habe, und eine gesegnete Ausbeute den Gewerken zu Teil geworden sei; dass die Knappschaft fortfahren möge, ihren Beruf durch Treue und regsamen Fleiss zu ehren und das empfangene teure Vermächtnis hier zugleich als ein heiliges Panier dienen werde, um welches sie im Augenblicke unruhiger Verhältnisse und in Zeiten der Not für König und Vaterland sich zu versammeln habe.

Die Weihe der Fahne durch das Einschlagen eines Nagels erfolgte hierauf durch den anwesenden hochverehrten Chef des westfälischen Oberbergamts, Berghauptmann von Charpentier, den Landrat Grafen von Seyssel, den Bataillonskommandeur Major Klein, die anwesenden Mitglieder des Märkischen Bergamts, den Landrat Devens, die Vorsteher der Geistlichkeit und der Zivilbehörden der hiesigen Stadt, den Deputierten der Gewerkschaften, Kammerherrn von Romberg, die Mitglieder des hiesigen Bergamts und durch den Ältesten der Knappschaft, worauf

die Fahne dem Fahnenträger übergeben wurde. Nun wurde dem obersten Bergherrn, dem allgeliebten Könige, ein fröhliches und getreues Glückauf! dargebracht und mit dem höchsten Enthusiasmus ertönte dieser Ruf weit und breit unter dem Schalle der Musik, dem Donner der Böller und dem Aufsteigen vieler Leuchtkugeln. Hierauf wurde folgendes von dem Generalsuperintendenten Nonne zu Schwelm gedichtetes Festlied zur Weihe der Fahne nach der erhebenden Melodie „Feinde ringsum" von allen Anwesenden abgesungen:

Brüder, Glückauf! Schliesset zur festlichen Weihe
Dicht an der Fahne die Reihe. Jauchzet: Glückauf!

Seht, wie sie strahlet! Ob es gleich nachtet und dunkelt,
Fackel und Grubenlicht funkelt; Seht, wie sie strahlt!

Hört, wie sie rauscht! Königlich darf sie es wagen
Flügel des Adlers zu tragen. Hört, wie sie rauscht!

Fühlt, wie sie zieht! Hin zu den herrlichen Wappen
Zieht sie die fröhlichen Knappen. Fühlt, wie sie zieht!

Lasset sie wehn, Wenn in gewohnter Stunde
Ringsum in heiliger Runde Schwörend wir stehn!

Pflanzet sie auf! Dass an dem heiligen Zeichen
Jammer und Schrecken entweichen. Pflanzet sie auf!

Breitet sie aus! Sammeln zum bergmännischen Feste
Irgend sich fröhliche Gäste. Breitet sie aus!

Hebt sie empor! Hebt sie dem König zu Ehren
Jauchzend, dass alle es hören, Freudig empor.

Hoch lebe, hoch! Wer sich dem Bergbaue weihet,
Sich mit den Bergleuten freuet, Hoch leb' er, hoch!

Nun denn, Glückauf! Möge der Bergbau gedeihen,
Bergherr und Bergmann sich freuen. Ewig; Glückauf!

Nach Beendigung des Liedes leisteten 228 Bergleute, die durch Alter und Tüchtigkeit zur Aufnahme in die Knappschaft sich eigneten, den Eid der Treue und des Gehorsams. Nachdem die Mannschaft mit

ihrer Fahne mehrere Strassen der Stadt durchzogen hatte, wurde sie von den Steigern und Ältesten in die Reviere zurückbegleitet. Die Beamten und Gewerke begaben sich nach Beendigung der öffentlichen Feier in den Saal des Vereins zum Kronprinzen. Der Eingang des Gebäudes war festlich erleuchtet, verschiedene Punkte waren durch transparente Inschriften und Blumenkränze geziert, auf dem Saale selbst war die darin befindliche Büste Sr. Majestät des Königs mit einem Lorbeerkranze geschmückt und mit Lorbeerbäumen umgeben; hinter derselben prangte die Inschrift „Gott segne den Bergbau". Die Direktoren der Gesellschaft unter dem Vorsitz des Kommissionsrats Dr. Flashoff haben durch ihre zweckmässigen Anordnungen die allgemeine Freude sehr erhöht. An den allgemeinen Frohsinn, mit welchem die Gesellschaft am frühen Morgen sich trennte, knüpfte sich nur das Bedauern, dass Se. Königliche Hoheit der Prinz Friedrich verhindert worden war, der Einladung zu dem gestrigen Feste zu folgen, dessen hohe Gegenwart auf aller Herzen den beglückendsten Eindruck hinterlassen haben würde."

Vom Anfang des Jahres 1839 ab beginnt Mathias Stinnes eigene Bergwerke in grösserem Stile anzulegen.

Von diesem Zeitpunkt ab arbeitet Mathias Stinnes zusammen mit dem mehrfach genannten Berggeschworenen und Hauptmann Honigmann. Er hat demselben die Mutungen auf den von ihm beantragten Grubenfeldern übertragen. Die Arbeiten, geleitet durch Honigmann, beginnen im Jahre 1839 und zwar auf den Feldern „Ernst" und „Mathias" bei Essen.

Die Bohrungen auf „Mathias" erscheinen bereits im Dezember 1839 an den beiden Bohrschächten „Mühle" und „Dahlmeier" erfolgreich. Am 31. Januar 1840 wird nach einmonatlicher Bohrung das erste Flöz der Zeche „Ernst" am Sessenberge angebohrt, nachdem eine frühere Bohrung vor Wochen schon ganz verlassen war.

Bei den Arbeiten auf den Zechen tritt hier zum ersten Male ein Name auf, der bei der Firma Math. Stinnes noch heute einen ganz hervorragenden Klang besitzt, der Name Rossenbeck, einer Familie, welche jetzt in der dritten Generation im Hause Stinnes tätig ist.

Der Bericht von Honigmann an Mathias Stinnes meldet mit einem dreimal unterstrichenen Glück auf, „das ‚Ernst' endlich gebohren ist".

Am 5. März desselben Jahres wird das erste Flöz auf der Zeche „Viktoria" erbohrt und am 14. Mai 1840 das erste Flöz auf „Mathias".

Um diese Zeit beginnen sofort die Bemühungen, einen Schienenweg von den Essenschen Gruben nach Mülheim zu bekommen. Diese Bemühungen bleiben jedoch erfolglos und zwar aus den Gründen, welche oben bei der Bahnfrage dargelegt sind.

Die Bohrungen auf den genannten Zechen, den ersten eigentlichen Stinnes-Zechen, begegneten im Essener Revier ausserordentlichen Schwierigkeiten; soweit sich dieselben nur auf die Einsprüche benachbarter Besitzer oder einzulegender Mutungen bezogen, sind die Schwierigkeiten ohne Belang, da sie alle zu Gunsten von Mathias Stinnes entschieden werden. Schwieriger wird die Lage, als durch die Schächte den Essener Bürgern das Wasser entzogen wird.

Am 4. September berichtet Honigmann, dass infolge eines Gutachtens eines Oberbergrats ein Verbot dahin ergangen ist, „dass auf diesen Schürfarbeiten kein Bergmann bei Strafe der Löschung im Knappschaftsregister arbeiten dürfe".

Der Einspruch der Essener Stadtverwaltung wegen der Entziehung des Wassers ist nach Honigmanns Angabe völlig in der Luft schwebend, „da der Magistrat der Stadt Essen nur durch ihre Röhrenleitung von der sogenannten Kaupe her brauchbares Wasser erhält. Die Erneuerung der Röhrenleitung aber ist durch den Stadtrat und die Königl. Regierung genehmigt. Alle Machinationen gegen die Ausführung meiner Schürfarbeiten sind deshalb wirklich lächerlich und kommen von meinen guten Freunden in Essen und der Grafschaft Mark her".

Die Angelegenheit ist damals bis an den König gegangen, der einen Bericht darüber einforderte.

Der damalige Ausgang der Sache ist nur dilatorisch.

Im Jahre 1842 fängt der Streit aus gleich zu erörternden Gründen wieder an. Gleichzeitig mit den erwähnten Schächten „Ernst" und „Viktoria" wird an dem Schacht „Helene Amalie" gearbeitet und im

Oktober 1842 steht Mathias Stinnes durch Honigmann in Unterhandlung wegen Übernahme der bereits im Gange befindlichen Schürfarbeiten auf Carolus Magnus (im Volksmunde „Karolius Magnius“ genannt).

Auf Helene Amalie werden den Schürfarbeiten von Seiten des Bauern, welchem der Grund und Boden gehört, Schwierigkeiten gemacht, indem derselbe das Fahren über seinen Acker verbieten will.

Die Maschinen für die Zechen Ernst und Viktoria werden von Friedrich Wilhelm Harkort geliefert.

Im Jahre 1842 beginnt endlich die Förderung auf dem Schacht Mathias; dabei ergibt sich wiederum, dass die Brunnen in Essen versiegen. Die Essener Bürger werden diesmal durch eine Kommission bei dem auf der Durchreise in Hagen befindlichen König vorstellig, um die Einstellung der Arbeiten auf „Mathias“ zu erreichen, werden aber von dem Oberpräsidenten von Bodelschwingh auf den Weg des Prozesses verwiesen. Es scheint dabei lediglich die Absicht bestanden zu haben, von Mathias Stinnes einen möglichst grossen Geldbetrag für das entzogene Wasser herauszuschlagen. Im Juni 1842 wird die Kleinigkeit von 80000 Talern Kaution verlangt. In demselben Monat verfügt das Berggericht die Stillsetzung der Pumpmaschinen. Das Oberlandesgericht hebt die Verfügung auf, aber ein Ministerialreskript stellt sie wieder her, so dass für acht Wochen lang, nämlich bis Anfang September dieses Jahres ein Stillstand der Arbeiten auf Mathias eintritt. In Essen verkaufen Spekulanten Wasser zu 2 Pfennig für den Eimer oder 8 Pfennig für den Riegel.

Das Anerbieten von Stinnes, der Stadt Wasser durch Wasserwagen zuführen zu lassen, wird abgelehnt.

Die ganze Angelegenheit ist schliesslich Ende 1842 dadurch zur Erledigung gekommen, dass der Schacht auf „Mathias“ aufgemauert werden und damit der Wasserzufluss bezw. die Entziehung des Wassers aus den Essener Brunnen zum Stillstand gebracht werden konnte.

In demselben Zeitraum wird auch die Zeche „Graf Beust“ erschlossen und mit Expansionsmaschinen von der Firma Göring, Deus & Moll versehen. Anfang 1842 liefert „Graf Beust“ 6 bis 800 Scheffel täglich. Im April wird ein Flöz von 40 bis 42 Zoll angefahren; am 19. Juni ein

Flöz von 25 Zoll fetter, aber unreiner Kohle, 36 Zoll Berg dazwischen, dann 18 Zoll Fettkohle.

Am 13. August 1842 wird auf Graf Beust die sogenannte Fünffussbank (Idaflöz) entdeckt, bei welcher auf 49 Zoll Kohle, 1 Zoll Berg und dann wiederum 10 Zoll Kohle sich fanden. Am 17. September desselben Jahres wird abermals ein Flöz und zwar von 44 Zoll Mächtigkeit angefahren. Ende 1842 liefert „Graf Beust" 17000 Scheffel pro Tag.

Die Grossartigkeit der Gesichtspunkte, die rastlose Energie in der Verfolgung dieser Gesichtspunkte, wie sie Mathias Stinnes in allen seinen Unternehmungen auszeichnet, kommen, wie aus den hier kurz gegebenen Ausführungen hervorgeht, auch bei seiner Beteiligung am Bergbau in erstaunlichem Masse zum Vorschein.

Bereits früher konnten wir anführen, dass Mathias Stinnes bei seinem Tode als Gewerke mit zum Teil überwiegender Stimmenzahl an 36 Bergwerken beteiligt war. Die grossen Bergwerke, von denen soeben hier die Rede war, Bergwerke, für welche er selbst die Mutungen einlegte und deren gesamten Bau er für sich betrieb, entstanden aus einer ebenso richtigen wie weitsichtigen Erwägung heraus.

Mathias Stinnes legt die Mutungen ein in demselben Augenblick, wo die Eisenbahnen in die Erscheinung treten. Der ungeheure Einfluss, welchen die Eisenbahnen nicht nur als Abnehmer der Kohlen, sondern auch als Transportmittel derselben auf die Gestaltung des gesamten Kohlenbergbaus gewinnen mussten, die Erwägung, dass durch die Eisenbahnen eine garnicht zu ermessende Beförderung der Industrie eintreten musste, der es zu ihrer Entfaltung zu damaliger Zeit nicht so sehr an Maschinen als vielmehr an einer schnellen Zufuhr von Rohstoffen, an einer ebenso schnellen Abfuhr der Produkte, vor allen Dingen aber auch an der für jede Industrieentwicklung unerlässlichen geregelten Zufuhr des Heizmaterials fehlte, blieben dem umfassenden Geiste von Mathias Stinnes nicht verborgen. Hier eröffnet sich eine Konjunktur, welche unmittelbar in die drei Fundamente seiner Lebensarbeit hineinfiel, nämlich in Kohlenhandel, Kohlenschiffahrt und Kohlenbergbau.

Die Einlegung der eigenen Mutungen, der Bau eigener Bergwerke bilden den Schlussstein seiner grossartigen Lebensarbeit.

Die eigenen Zechen, welche er bei seinem Tode hinterlässt, sind vereinigt in den vier Namen: vereinigte Viktoria Mathias, Friedrich Ernestine, Graf Beust und Carolus Magnus. Sie sind die Stinnes-Zechen, welche im Testamente des alten Herrn besondere Erwähnung finden.

Wie ungeheuer wertvoll und von wie entscheidender Bedeutung der Besitz dieser Zechen für die Familie und das Haus Stinnes geworden ist, zeigt sich bereits in der zehnjährigen Periode, in welcher Math. Stinnes Aktiengesellschaft ist.

Eine Transaktion mit den Zechen Graf Beust und Carolus Magnus ist es, welche die Deckung der gesamten Verbindlichkeiten und die Zurückverwandlung der Aktiengesellschaft in die Handlung Math. Stinnes ermöglicht.

Am 1. Dezember 1853 schliesst die Familie Stinnes mit der Aktiengesellschaft Phönix (Ruhrort) in Köln einen Vertrag, wonach die Familie an den Phönix die Kohlenzechen Graf Beust und Carolus Magnus auf 30 nacheinander folgende Jahre zur beliebigen Ausbeute mietweise überlässt. Dagegen übernimmt die Gesellschaft Phönix die sofortige Befriedigung des Hypothekargläubigers (von der Heydt in Elberfeld, welcher auf Subhastation der verpfändeten Zechen angetragen hatte).

Ferner übernimmt die Gesellschaft Phönix die Tilgung des gesamten Aktienkapitals der Math. Stinnes' Handlungs-Aktiengesellschaft im Betrage von 800000 Talern samt Zinsen und zwar im Laufe der nächsten zehn Jahre, so dass die Gesellschaft jährlich 80000 Taler nebst Zinsen zu bezahlen hatte. Der Familie Stinnes verbleiben ausser dem erheblichen Inventar, den Liegenschaften und der ganzen Schiffahrt noch die bedeutenden Kohlenzechen Viktoria Mathias und andere Bergwerksanteile, welche nach dem Urteil Sachverständiger einen Wert von über eine Million Taler ausmachen.

Die Übergabe der Zechen Carolus Magnus und Graf Beust an den Phönix erfolgte mit dem Jahre 1854.

Beide Zechen sind nach Ablauf des Pachtvertrages im Jahre 1884 an die Familie Stinnes zurückgefallen.

Aus den nächsten Jahren nach der Verpachtung der beiden Zechen an den Phönix ist aus der Geschichte des Hauses folgendes zu bemerken: Georg Gustav Stinnes wird im Jahre 1856 Verwaltungsrat der Ruhrorter Bergbau-Gesellschaft und Vorsitzender der Bergbau-Gesellschaft „Verein".

Im Jahre 1860 haben die Stinnes'schen Zechen Viktoria Mathias und Graf Beust die grösste Förderung Westfalens, im Jahre 1861 ebenfalls. In demselben Jahr wird Georg Gustav Stinnes Vorsitzender der Ruhrorter Bergbau-Aktien-Gesellschaft; 1862 werden die Zechen Herkules und Graf Beust mit der Köln-Mindener Bahn verbunden, in demselben Jahr findet die polizeiliche Abnahme der Eisenbahn des Schachtes Gustav im Felde von Mathias statt. Im Jahre 1856 wird der damalige Chef des Hauses Stinnes, Johann Gustav mit seinem Vetter Georg Gustav in das Komitee zur Gründung der Bergbau-Gesellschaft „Verein" zu Mülheim a. d. Ruhr gewählt.

In demselben Jahre hatte die Zeche Viktoria Mathias die zweitgrösste Förderung von 91 Zechen des Ruhrreviers mit 602844 Tonnen.

Im Jahre 1858 beginnen die Bergbauinteressenten sich zusammen zu schliessen. Es wird die Bildung eines Vereins bergbaulicher Interessen des Oberbergamts beschlossen. Der Chef des Hauses Stinnes wird in das provisorische Komitee und bei der ersten Generalversammlung des Vereins, in welchem 89 Gewerkschaften mit 15987 Mann Belegschaft und einer Stimmenzahl von 352 vertreten waren, in den Vorstand gewählt. Der Verein trat sofort in rege Tätigkeit ein.

1861 wird Gustav Stinnes mit Hammacher in eine Deputation gewählt, welche die Interessen des Ruhrkohlenbezirks bei den von der Regierung im Abgeordnetenhaus vorgelegten, den Bergbau betreffenden Gesetzentwürfen vertreten soll.

1862 delegiert der Verein Gustav Stinnes und Dr. Hammacher nach dem Haag zum Zweck der Beseitigung der Brennmaterialakzise in Holland.

Im Jahre 1863 werden die Anschlussbahnen von Viktoria Mathias der Köln-Mindener Eisenbahn überlassen.

1863 wird die Fahne des Knappschaftsvereins von Viktoria Mathias eingeweiht. Eine Zeitungsnotiz berichtet darüber: „Ein schönes Bergmannsfest feierte am 17. Mai der Knappenverein der Zeche Viktoria Mathias, der unter dem Namen „Schlägel und Eisen“ die Belebung kameradschaftlichen Geistes bezweckt. Er beging das Fest seiner Fahnenweihe. Die Mitglieder des Vereins, etwa 400 (die Belegschaft der Zeche beträgt 1100 Mann), versammelten sich nachmittags am neuen Schacht Gustav und marschierten in stattlichem Aufzuge zum alten Schacht. Auf dem durch Flaggen und Kränze geschmückten Haldenplatz nahmen die Mitglieder des Bergmusikkorps und die Sänger Aufstellung, worauf in Vertretung des durch eine Reise verhinderten Repräsentanten der Zeche, Herrn Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr, Herr Ernst Honigmann die Flagge überreichte und in kurzer, aber ernster Ansprache auf die Bedeutung des Festes hinwies und die Mitglieder zu festem treuen Zusammenhalten ermahnte. Gesang und Musik beschloss die Feier auf der Zeche, und begaben sich darauf die Teilnehmer zum Festlokal bei Stölting. Hier erhielt die Feier ihre weitere Weihe, indem Herr Honigmann, Herr Berggeschworener Menzel, Herr Grubenverwalter Rossenbeck (Präses des Vereinsvorstandes) sowie Frau Majorin Honigmann und Frau Ernst Honigmann die üblichen Nägel einschlugen. Es folgte hierauf Konzert und Ball. Zu dem Feste hatten sich als Ehrengäste Herr Dr. Hammacher als Leiter des V. f. d. b. Interessen, Herr Bürgermeister Lindemann u. a. eingefunden.“

Die allerwichtigste Transaktion, welche in der Geschichte des von der Familie Stinnes betriebenen Bergbaus sich findet, fällt in das Jahr 1864, nämlich der Ankauf der Zeche „Carnap“ des Ruhrorter Bergwerkvereins.

Der Ruhrorter Bergwerkverein, gegründet im Jahre 1856, löste sich auf Grund des Beschlusses einer ausserordentlichen Generalversammlung vom 20. März 1861 auf. An seiner Spitze stand damals Gustav Georg Stinnes als Vorsitzender des Vorstandes. Er ist der Sohn von Georg Stinnes, dem älteren Bruder des alten Herrn Mathias, dessen in unseren früheren Ausführungen vielfach Erwähnung getan ist.

Bei der Liquidation der Gesellschaft kam die derselben gehörige Zeche Carnap bei Essen zum Verkauf. Die Beschreibung der damaligen Zeche Carnap I, II, III, IV lautet:

„Die dem Ruhrorter Bergwerks-Actienverein zu Ruhrort gehörige, in den Gemeinden Carnap und Vogelheim belegene Zeche Carnap besteht aus folgenden vier Grubenfeldern:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Carnap | I | Grösse: | 1 | Fundgr. | 1200 | Massen |
| 2. | „ | II | „ | 1 | „ | 1200 | „ |
| 3. | „ | III | „ | 1 | „ | 1200 | „ |
| 4. | „ | IV | „ | 1 | „ | 384 | „ |

Die Vereinigung dieser Felder zu einem unzertrennlichen Ganzen wurde durch Ministerial-Erlass vom 6. Mai 1859 genehmigt.

Die Verleihung der Grubenfelder erfolgte für:

Carnap I am 27. August 1858, Carnap II am 11. August 1858, Carnap III am 12. August 1858, Carnap IV am 12. August 1858.

Die Bohrlöcher, auf Grund deren die Verlehnungen stattfanden, lieferten folgende Aufschlüsse:

Carnap I:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Sand | 7 | Lachter | — | Achtel | — | Zoll |
| blauer Mergel | 45 | „ | — | „ | — | „ |
| grüner „ | 15 | „ | — | „ | — | „ |
| weisser „ | 5 | „ | — | „ | — | „ |
| Grünsand | 4 | „ | — | „ | — | „ |
| gelber Sand | 1 | „ | — | „ | — | „ |
| Summa bis zum Steinkohlengebirge | 78 | Lachter | — | Achtel | — | Zoll |
| Schiefer | 1 | „ | 7 | „ | 9 | „ |
| Kohle | — | „ | 1 | „ | 9 | „ |

Carnap II:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dammerde | 1 | Lachter | — | Achtel | — | Zoll |
| Fliess | 5 | „ | — | „ | — | „ |
| grauer Mergel | 61 | „ | — | „ | — | „ |
| grüner „ | 5 | „ | — | „ | — | „ |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| weisser „ | 3 | Lachter | — | Achtel | — | Zoll |
| Grünsand | 4 | „ | — | „ | — | „ |
| gelber Sand | — | „ | 4 | „ | — | „ |
| Summa bis zum Steinkohlengebirge | 79 | Lachter | 4 | Achtel | — | Zoll |
| dunkelgrauer Schiefer | 2 | „ | 5 | „ | 1 | „ |
| Kohle | — | „ | 2 | „ | 8½ | „ |
| Brandschiefer | — | „ | — | „ | 4 | „ |
| Kohle | — | „ | — | „ | 9½ | „ |
| Schiefer | — | „ | — | „ | 7 | „ |

Carnap III:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dammerde und Fliesssand | 5 | Lachter | — | Achtel | — | Zoll |
| grüner Mergel | 10 | „ | — | „ | — | „ |
| grauer „ | 50 | „ | 4 | „ | — | „ |
| grüner „ | 9 | „ | 4 | „ | — | „ |
| weisser „ | 1 | „ | — | „ | — | „ |
| grüner Sand | 1 | „ | — | „ | — | „ |
| gelber „ | 1 | „ | 4 | „ | 8 | „ |
| Summa bis zum Steinkohlengebirge | 78 | Lachter | 4 | Achtel | 8 | Zoll |

Carnap IV:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tagesgebirge | — | Lachter | 6 | Achtel | — | Zoll |
| Sand und Triebsand | 4 | „ | 6 | „ | — | „ |
| grauer Mergel | 55 | „ | 4 | „ | — | „ |
| grüner „ | 4 | „ | — | „ | — | „ |
| weisser „ | 5 | „ | 4 | „ | — | „ |
| Grünsand | 2 | „ | 2 | „ | — | „ |
| Summa bis zum Steinkohlengebirge | 72 | Lachter | 6 | Achtel | — | Zoll |
| Sandstein | 2 | „ | — | „ | — | „ |
| Schiefer | 2 | „ | 5 | „ | 6 | „ |
| Kohle | — | „ | 5 | — | 3 | „ |
| Schiefer | — | „ | — | — | 4 | „ |

Die Zeche Carnap wird begrenzt: Im Osten durch die Zeche Nordstern, im Süden durch die Zeche Neu-Essen, im Westen durch die Zeche Prosper, im Norden durch die Muthung Neuhorst.

Die Essen-Horster Chaussee durchschneidet das Grubenfeld in ziemlich gerader Linie von Süden nach Norden; der Tiefbauschacht befindet sich in unmittelbarer Nähe derselben.

Behufs Anlage des Schachtes und der erforderlichen Gebäude etc. hat die Gesellschaft ein Areal von ca. 20 Morgen angekauft, hierselbst die Abteufungsarbeiten begonnen, auch zwei massive Kesselgebäude und ein Maschinenhaus errichtet.

Der Schacht ist bereits ca. 56 Meter Teufe ohne Unfall niedergebracht, ausgemauert und mit entsprechender Schrottzimmerung unterfangen.

Da der Schacht seit seiner Stundung im Jahre 1860 bis jetzt unter Wasser gestanden hat, so ist nicht zu zweifeln, dass sowohl Mauerung als Zimmerung gut konservirt sind und dass namentlich die Schachtmauer einen hohen Grad von Festigkeit erlangt haben muss, weil sie noch gar keinem Drucke ausgesetzt gewesen ist.

Die umstehend angegebenen Dimensionen der einzelnen Schachttrumms sind zweckmässig gewählt und genügen den zu stellenden Anforderungen vollkommen, indem ein Trumm zur Wasserhaltung, zwei b. zur Förderung dienen sollen, während das vierte c. in Wetter- und Fohrschacht getheilt werden kann.

Bei einer Wiederaufnahme des Betriebes wird die Sümpfung sehr rasch von statten gehen, da die Zuflüsse während des Abteufens nur ca. vier Kubikmeter pro Minute betrugen, welches Quantum durch Herstellung der Schachtmauer jedenfalls noch bedeutend geringer geworden sein wird.

Nachdem die Wasser gesümpft sein werden, erfordern die alsdann vorzunehmenden Abteufungs-Arbeiten (noch ca. 24 Meter) bis zum Steinkohlengebirge noch einen Zeitraum von ca. vier Monaten.

Was die Lagerungsverhältnisse des letzteren betrifft, so dürfte es nicht schwierig sein, folgendes darüber mit Bestimmtheit festzustellen: Bekanntlich bauen die Zechen Dahlbusch, Rhein-Elbe, Hibernia in der

sogenannten Stoppenberger Mulde, und liegt Zollverein auf dem flach und regelmässig ansteigenden Nordflügel dieser Mulde.

Zwischen den Schächten im Zollverein und Neu-Essen im nördlichen Felde vom Zollverein liegt ein Sattel (wahrscheinlich der sogenannte Leybänken-Sattel) wie schon aus dem entgegengesetzten Einfallen hervorgeht.

Je mehr man sich von diesem Sattel aus gegen Norden wendet, desto mehr verflacht sich der Fallwinkel und bildet schliesslich eine langgestreckte flache Mulde.

Während die Flötzlagerung im Schachte von Neu-Essen ein nördliches Einfallen von 30° besitzt, beträgt dasselbe in der Nähe der Felder von Carnap nur noch 5°, auf Prosper westlich von Carnap 25°, und auf Nordstern östlich von Carnap ist die Lagerung fast söhlig. Sowohl aus der geringen Entfernung dieser Zechen von Carnap als auch aus dem Umstande, dass Prosper, Carnap, Nordstern in ein und demselben Streichen liegen, dürfte mit Gewissheit hervorgehen, dass der Fallwinkel des Flötzgebirges in Carnap sehr flach sein muss, was bekanntlich für die Ergiebigkeit einer Grube die allergrössten Vortheile bietet.

Auch lässt sich nicht bezweifeln, dass die Gaskohlenflötze von Zollverein, Wilhelmine Victoria, Neu-Essen etc. in den Carnaper Feldern auftreten werden und darunter zunächst die ganze Fettkohlenparthie, wie das Attest des Königlichen Bergamtes vom 26. Mai 1859 richtig besagt.

Es verdient endlich noch bemerkt zu werden, dass die geographische Lage der Zeche Carnap insofern als eine äusserst günstige bezeichnet werden kann, weil dieselbe von allen benachbarten Gruben am meisten nach Norden und zwar unmittelbar an der Chaussee nach Dorsten belegen, jedenfalls einen ganz bedeutenden Kohlen-Absatz in Landdebit bekommen wird, wofür bekanntlich die besten Preise erzielt werden. Die gleichfalls im Norden liegende Zeche Nordstern wird ihr dabei wenig Concurrenz machen, weil dieselbe über 1/4 Stunde von der Chaussee entfernt an einem häufig in schlechtem Zustande befindlichen Communal-Wege belegen ist."

Der Ankauf wurde im Jahre 1868 perfekt.

Aus der Zeche Carnap ist nach Zukauf benachbarter Mutungen und der Arrondierung des Grundbesitzes die Zeche Mathias Stinnes geworden, welche gegenwärtig nicht nur unter den Stinnes-Zechen den ersten, sondern unter allen Zechen des Essener Reviers einen ganz hervorragenden Rang einnimmt.

Über die Entwicklung dieser Zeche, sowie über die Entwicklung der übrigen Stinnes-Zechen, gibt eine Ausführung des seit 25 Jahren im Dienste der Zechen stehenden Herrn Markscheiders Dilthey Kunde, welche derselbe an seinem Jubiläum am 8. Februar 1908 in einer Rede zum Vortrag brachte. Die Ausführung nennt sich:

„Kurzer Überblick über die Entwicklung der Zechen Viktoria Mathias, Mathias Stinnes, Friedrich Ernestine, Graf Beust und Carolus Magnus in den letzten 25 Jahren vom Tage meines Dienstantritts als Markscheider bei der Firma Math. Stinnes in Mülheim-Ruhr am 14. Januar 1883 bis zum 14. Januar 1908." Sie lautet:

„Als ich vor 25 Jahren, am 14. Januar 1883, als Markscheider in die Dienste Ihrer Zeche Mathias Stinnes trat, waren die Anlagen über wie unter Tage noch im Entstehen begriffen, denn vor kaum 10 Jahren war der Betrieb mit Schacht I in der ersten Sohle bei 220 Meter Teufe eröffnet worden. Die Anlagen über Tage waren sehr einfacher Art, es war nur ein Tiefbauschacht mit einer Fördermaschine vorhanden, Aufbereitung, Kokerei und dergl. gab es damals noch nicht. Die Förderkohle wurde direkt in die Eisenbahnwaggons verladen; dazu diente eine aus Holz konstruierte Verladebrücke, über die die beladenen Förderwagen bis zu den Waggons geschleppt und in diese durch einfaches Umkippen entleert wurden.

Heute sind 4 Tiefbauschächte mit 7 Fördermaschinen, davon 3 mit Dampf- und 4 mit elektrischem Betrieb vorhanden. Sämtliche 4 Schächte sind heute mit den modernsten Tagesanlagen, wie Aufbereitung, Kokerei mit Gewinnung der Nebenprodukte Ziegelei u. s. w. ausgerüstet.

Auch die unterirdischen Verhältnisse waren damals nicht gerade vertrauenerweckend. Allerdings wusste man, dass in dem $6^1/_4$ Millionen Quadratmeter grossen Grubenfelde die ganze, im hiesigen Ruhrbezirk bekannte Steinkohlenformation, von Flöz Bismarck bis zum Flöz

Mausegatt, auftreten würde, aber die bis 1883 gemachten Aufschlüsse auf den oberen Sohlen liessen vermuten, dass ein grosser Teil des Grubenfeldes durch die westlich vom Schacht, von Süden nach Norden durchsetzenden Verwerfungen unbauwürdig bleiben würde.

Glücklicherweise blieb es bei dieser Vermutung, denn die späteren Aufschlüsse in den tieferen Sohlen ergaben eine, wenn auch nicht tadellose, so doch einigermassen günstige Ablagerung.

Damals waren mit dem Tiefbauschacht I bis zur 4. Sohle (= 378 Meter Teufe) 3 bauwürdige Flöze aufgeschlossen, heute sind mit der 6. Sohle, bei 525 Meter Teufe, 12 bauwürdige Flöze mit einer Gesamtmächtigkeit von 14,80 Meter aufgeschlossen.

Die Jahresförderung betrug damals 119,650 Tonnen bei einer Belegschaft von 540 Mann, im letzten Jahre 1907 wurden dagegen 1,317,000 Tonnen gefördert, bei einer Belegschaft von 4150 Mann.

Die Belegschaft ist demnach in 25 Jahren um das Achtfache, die Förderung dagegen um das Elffache gestiegen! Legt man die Jahresförderung von 1907 zu Grunde, so kann Mathias Stinnes noch ungefähr 200 Jahre fördern, bevor das liegendste Flöz Mausegatt bei 2200 Meter Teufe verhauen ist. Das noch anstehende Kohlenquantum bis zu dieser Teufe beträgt 260 Millionen Tonnen. Davon entfallen 108 Millionen Tonnen auf die Gas- und Gasflammkohlengruppe bis zu den Flözen Laura und Viktoria bei 1200 Meter Teufe, 114 Millionen Tonnen auf die Fettkohlengruppe von Flöz Catharina bis Flöz Sonnenschein bei 1700 Meter Teufe, und zuletzt noch 38 Millionen Tonnen auf die Magerkohlengruppe bis Flöz Mausegatt bei 2200 Meter Teufe.

Das der Zeche Mathias Stinnes zugehörige und mit ihr markscheidende Grubenfeld vereinigte Welheim = 2610000 Quadratmeter gross, steht noch unverritzt mit einem Kohlenreichtum von 118 Millionen Tonnen an. Bei einer Jahresförderung von 500000 Tonnen würde der Kohlenvorrat etwa 230 bis 240 Jahre reichen.

Auch die Zechen Viktoria Mathias, Friedrich Ernestine, Graf Beust und Carolus Magnus haben sich in den letzten Jahren bedeutend entwickelt. Ausgenommen Friedrich Ernestine waren sie schon älteren

Jahrganges, sie stammten aus Mitte bis Ende der 50er Jahre und wiesen aus diesem Grunde zum Teil noch recht veraltete Einrichtungen auf. An Förderschächten war für jede Zeche nur einer vorhanden, sie waren meist recht altersschwach.

Heute sind sie alle neu ausgebaut, ausserdem ist jede Zeche noch mit einem neuen 2. Förderschacht ausgerüstet.

Die Tagesanlagen sind ebenfalls den neuesten Anforderungen entsprechend um- und neu gebaut.

Die Förderung aller vier Zechen zusammen betrug damals 660000 Tonnen bei einer Belegschaft von zusammen 2300 Mann. Heute ist die Belegschaft 4900 Mann gross und die Förderung im Jahre 1907 auf 1716000 Tonnen angewachsen. Die Belegschaft hat sich demnach verdoppelt, während die Förderung um das Dreifache gestiegen ist.

Die Feldgrösse dieser vier Zechen ist nicht bedeutend, das grösste Feld besitzt Carolus Magnus mit etwas über 2 Millionen Quadratmeter, das kleinste Graf Beust mit etwas über 1 Million Quadratmeter, dazwischen liegen Viktoria Mathias und Friedrich Ernestine, jede mit 1700000 Quadratmeter. Alle vier zusammen haben eine Grösse von 6600000 Quadratmeter, Mathias Stinnes dagegen allein 6268000 Quadratmeter und mit vereinigte Welheim zusammen 8878000 Quadratmeter.

Bei der Gründung des Kohlensyndikats im Jahre 1893 betrug die Beteiligung für alle fünf Zechen 1075168 Tonnen; für 1908 wurde die Beteiligung aber auf 2922300 Tonnen festgesetzt, davon entfallen allein auf Mathias Stinnes 1321000 Tonnen.

Auch der Grund- und Häuserbesitz hat sich in 25 Jahren ganz gewaltig vergrössert. Während damals auf den einzelnen Zechen nur der für den Betrieb notwendigste Grundbesitz, für die Errichtung der Tagesanlagen, für Haldensturz und für einige Beamtenwohnungen, vorhanden war, haben heute die Zechen zusammen einen Grundbesitz von 3800 Morgen mit 920 Häusern. Hiervon entfallen allein auf Zeche Mathias Stinnes 370 Häuser und 2400 Morgen Grundbesitz.

In dem Grubenfelde der Zeche Mathias Stinnes kann man von der südlichen bis zur nördlichen Markscheide, d. i. eine Entfernung

von 3800 Meter, ununterbrochen über Zechen-Grundbesitz gehen, ohne fremdes Eigentum betreten zu müssen, dasselbe gilt für den Weg von der östlichen bis zur westlichen Markscheide, d. i. eine Entfernung von 2400 Meter. Ausserdem gehören noch zum Grundbesitz der Zechen 8 Ziegeleien und 1 Sägewerk.

(gez.) Dilthey.

Essen, den 8. Februar 1908.

Aus den vorstehenden Ausführungen geht die Bedeutung der Stinnes-Zechen in der Gegenwart genügend hervor. Einzelheiten darüber werden im Teil III, beim gegenwärtigen Stand der Zechen, gegeben werden. Die Entwicklung des mit den Zechen auf das engste verbundenen Kohlenhandels, der Zusammenschluss der Zechen im Kohlensyndikat, die Regelung des Verkaufs der Förderung durch das Kohlenkontor werden im nächsten Kapitel behandelt werden.

# V. KAPITEL.

## Die Entwicklung des Kohlenhandels und die Einheitsbestrebungen im Kohlenbergbau und Kohlenhandel.

Bei dem Überblick, den wir in den vorstehenden Kapiteln über die Entwicklung des Ruhrkohlenbergbaues zu geben versuchten, ist die volkswirtschaftliche Bedeutung der Kohle und ihrer Gewinnung von selbst in die Erscheinung getreten. Die Darstellung der Rheinschiffahrt hat die ausschlaggebende Bedeutung der Kohle nicht nur als Frachtkategorie auf dem Rheine, sondern auch als Lebenselixier für alle Rheinhäfen, die sich mehr und mehr zu Industriezentren ausgestalteten, erwiesen. Der Zusammenhang zwischen Kohlenbergbau, Rheinschiffahrt und Kohlenhandel ist in der Geschichte des Hauses, welchem diese Blätter gewidmet sind, mehr als einmal hervorgekehrt worden.

Für die Bedeutung dieses Hauses aber ist charakteristisch, dass es auch in den gänzlich veränderten Verhältnissen der Gegenwart eine führende Stellung in allen drei für die Volkswirtschaft der Gegenwart so wichtigen Zweigen behalten konnte.

Wir haben bei der Entwicklung des Kohlenbergbaues darauf hingewiesen, dass seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts der grosskapitalistische Betrieb in der Form von Aktiengesellschaften im Bergbau aufzutreten beginnt und dass immer grössere Kapitalsmassen im Kohlenbergbau investiert wurden. Hierdurch entstand eine veränderte Besitzverteilung, welche unter anderem darin zum Vorschein kommt, dass 1857 zwar bereits 300 betriebene Werke vorhanden waren, 1905 dagegen nur noch 166 und 1907: 168 Werke, während die Förderungsziffer um das Siebzehnfache gewachsen ist.

Viele Werke sind vereinigt, weniger durch Konsolidierung; ja, der gleiche Erfolg ist erreicht durch Pachtverträge, Austausch von Feldern, wodurch man den Feldbesitz abrundete, auch im Interesse einer vollständigeren Hereingewinnung der anstehenden Kohlenmengen. Die Konsolidierung war durch das Miteigentümergesetz vom 12. Mai 1851 erleichtert. Der Konsolidationsbeschluss war nur noch von der Dreiviertelmajorität abhängig; ausserdem konnten Hypothekengläubiger und andere Realberechtigte der Ausführung eines solchen Beschlusses nicht mehr widersprechen. Dennoch ist die Konsolidierung der seltenere Weg zur tatsächlichen Verschmelzung geblieben. Was der Gesetzgeber schon 1851 als vorteilhaft erreichen wollte, ist ja auch erreicht.

Man konnte nach einheitlichem Betriebsplan unter Ersparung technischer Massregeln benachbarte und zusammengehörige Felder abbauen, die nur der wirtschaftliche Zufall in verschiedenen Besitz gebracht hatte.

Die Signatur ist also eine ausserordentliche Verschiebung der Besitzverhältnisse, und zwar stand die frühere Zeit, bis nach der Hochkonjunktur von 1873, unter dem Zeichen der Neugründungen, die spätere Zeit aber unter dem der Erweiterung.

Die Schicksale der Aktiengesellschaften können wir im ganzen verfolgen. Wir haben 1904 21 Aktiengesellschaften, die rund 50 Prozent der Gesamtförderung des Beckens haben; von ihnen sind 2, der Kölner Bergwerksverein und Concordia, vor 1850 gegründet, 9 in dem Jahrzehnt von 1851 bis 60, darunter Harpen, meist 1856 bis 59, 1 in der Zeit von 1861 bis 70, 3 von 1871 bis 80, darunter aber Gelsenkirchen und Hibernia, nur 2 von 1881 bis 90, davon Consolidation durch Umwandlung aus einer Gewerkschaft, und schliesslich 3 seit 1891.

Also 21 haben sich erhalten, aber 50 sind gegründet. Was ist aus den übrigen 29 geworden? 8 weitere wären zunächst noch zu den 21 zu zählen, weil sie von anderen Aktiengesellschaften aufgekauft sind, sie sind zu Harpen, Gelsenkirchen und Hibernia gekommen; 7 sind von Hütten erworben, 7 in Gewerkschaften verwandelt und 1 in Alleinbesitz übergegangen; von 6 schliesslich ist uns ihr ferneres Schicksal nicht

bekannt geworden, 5 davon sind Ende der 1850er Jahre gegründet und es erscheint fraglich, ob sie überhaupt jemals zur Förderung gekommen sind.

Interessant ist nun die Hochkonjunktur von 1872 bis 73 mit ihren Schöpfungen. Wir haben 15 Gesellschaften, von denen 8 ein Aktienkapital von zusammen 90366000 Mark haben. Es kommen schon Kapitalien mit 14 und 17 Millionen vor, gegen höchstens 4 Millionen früher.

Die Aktienkapitale der Gründungen von 1881 bis 1890 waren 17600000 Mark, der nach 1891 29500000 Mark; das statistisch nachgewiesene Aktienkapital hatte sich dagegen 1890 bis 1904 von 205 Millionen auf 327 Millionen Mark vermehrt*).

Es ist klar, dass diese Verschiebung der Besitzverhältnisse zum Teil aus dem kapitalistischen Grundzug der Zeit entstand, zum andern Teil aus der Schwierigkeit und Kostspieligkeit modernen Bergwerksbetriebes, welche die früheren kleinen Betriebe von selbst ausschaltete: Nur grosse Leistungsfähigkeit und auf der Höhe der Zeit befindliche Unternehmungen konnten sich halten. Die Stinnes-Zechen nehmen darunter eine durch ihre später zu erwähnende Beteiligungsziffer in die Erscheinung tretende hervorragende Stellung ein. Sie verdanken dieselbe der sicheren Grundlage, welche durch ihren Ahnherrn geschaffen war, mindestens eben so sehr aber dem Umstande, dass seine Nachfolger von dem von ihren Vorfahren gezeichneten Wege nicht abwichen, sondern allen Entwicklungsphasen der von ihnen geleiteten Betriebe zu folgen, sich denselben nicht nur anzupassen, sondern ihnen mitunter ihrerseits die Bahnen vorzuzeichnen vermochten.

Die Fähigkeit der Einpassung in veränderte Verhältnisse wird ja um so schwieriger, je grösser diese Verhältnisse sind, und noch schwieriger ist es, eine solche Einpassung in einem richtigen Zeitpunkte und so vorzunehmen, wie es der Tradition und Würde entspricht.

Gerade in der Kohlenproduktion und im Kohlenhandel haben sich in den letzten 50 Jahren Wandlungen vollzogen, welche für andere Zweige der Volkswirtschaft in Industrie und Handel vorbildlich geworden sind.

*) Dr. Kurt Uhde: Die Produktionsbedingungen des deutschen und englischen Steinkohlen-Bergbaues.

Diese Wandlungen sind dreifacher Natur. Alle drei arbeiten auf den Zusammenschluss gleicher Interessen hin. Die erste derselben ist der Zusammenschluss der Bergwerksinteressenten, geschaffen zur Vertretung dieser Interessen einmal gegenüber dem Staat und zweitens in sozialpolitischer Hinsicht zur Schaffung gleichartiger Verhältnisse in den Betrieben gegenüber der Arbeiterschaft.

Die zweite und dritte Art des Zusammenschlusses sind wirtschaftlicher Natur. Sie bezwecken die Regelung der Förderung, durch welche ein ungünstiger Wettbewerb ausgeschlossen werden soll und die Regelung des Absatzes in einheitlicher Form zur Vermeidung von Schleuderpreisen und damit zur Vermeidung unabsehbarer, aus gegenseitiger Unterbietung notwendig sich ergebender Störungen im Geldumsatz, in der Rentabilität und damit in den Löhnen.

Alle 3 Klassen der Vereinigung dieser Interessen sollen hier kurz angeführt werden.

Den Ausgangspunkt für den Zusammenschluss bildete der im Jahre 1858 gegründete Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund, den wir im vorigen Kapitel kurz erwähnten und in welchem der damalige Chef des Hauses Stinnes, Johann Gustav Stinnes, bereits mit Hammacher eine wichtige Rolle spielte.

Johann Gustav Stinnes war im vorbereitenden Komitee und wurde in der konstituierenden Versammlung vom 17. Dezember 1858 in den Vorstand gewählt. In jener Versammlung waren 89 Gewerkschaften und Bergbaugesellschaften mit 15857 Mann Belegschaft und 352 Stimmen anwesend. Unter den vertretenen Zechen gehörten 3 im wesentlichen der Familie Stinnes, nämlich Viktoria Mathias, Graf Beust und Carolus Magnus. Die beiden ersten waren damals, wie früher erwähnt, an den Phönix verpachtet; aber diese 3 Stinnes-Zechen hatten immerhin 1870 Mann Belegschaft und 40 Stimmen, also fast den achten Teil der überhaupt vertretenen Belegschaften und etwas mehr als den neunten Teil aller Stimmen.

Als Zweck der Gesellschaft wurde in § 1 des Statuts angegeben: die Interessen des Bergbaues im allgemeinen, insbesondere aber im Oberbergamtsbezirk Dortmund zu fördern.

Der Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund nahm seinen Sitz in Essen und führte sich bei den in Betracht kommenden Behörden mit folgendem Schreiben ein:

„Essen, den 17. Februar 1859.

Der in der Natur der Verhältnisse begründete und mit der gesetzlichen Selbstverwaltung der Bergwerke in Einklang stehende Wunsch, zu der Lösung der wichtigen Fragen, welche die ebenso grossartige als gefahrvolle Entwicklung des Bergbaues im Oberbergamtsbezirk Dortmund hervorgerufen hat, auf dem Wege gemeinschaftlichen Wirkens und Handelns der Werkseigenthümer beitragen zu können, hat viele Gewerkschaften und Bergbau-Gesellschaften zu der Bildung einer Association veranlasst, deren Zweck es ist, „die Interessen des Bergbaues zu fördern".

Indem wir uns, gestützt auf einen einstimmigen Beschluss der Generalversammlung erlauben, pp. die Statuten und das Verzeichniss der bis jetzt beigetretenen Mitglieder dieses „Vereins für die bergbaulichen Interessen" ehrerbietigst zu überreichen, bitten wir ergebenst, der Vereinsthätigkeit ihr geneigtes Wohlwollen zuwenden zu wollen und überzeugt zu sein, dass die zu dem Vereine gehörigen Werkseigenthümer sich glücklich schätzen werden, die auf das Gedeihen des Bergbaues gerichteten Bestrebungen Eines pp. nach Kräften unterstützen helfen zu können."

Unter den darauf eingegangenen Antworten dürfte diejenige des Königlichen Oberbergamts in Dortmund als der am nächsten in Betracht kommenden Behörde erwähnenswert sein; sie lautet wie folgt:

„An den Herrn Dr. Fr. Hammacher, Wohlgeboren, Essen.

Für die uns von Ew. Wohlgeboren und Genossen unter dem 17. v. Mts. gemachte Mittheilung sagen wir Ihnen unsern verbindlichsten Dank. Können wir Sie auch nicht als einen legalisirten Verein zur Förderung der bergbaulichen Interessen des Westfälischen Hauptbergdistrikts anerkennen und als solchen mit Ihnen in Schriftwechsel treten, da Ihnen die gesetzlichen Erfordernisse hierzu ermangeln, so verkennen wir doch keineswegs die Ihren Bestrebungen zu Grunde liegende gemeinnützige und gute

Absicht, und sind daher gerne bereit, in vorkommenden Fällen Ihre Wünsche und Vorschläge als die persönlichen Anträge und Ansichten einzelner Gewerkschaften und Privat-Bergwerksbesitzer entgegen zu nehmen.

Dortmund, den 10. März 1859.

Königliches Westfälisches Ober-Berg-Amt.

(gez.) v. Oeynhausen. Wiesner. Wohlers. Serlo."

Die durch diese Antwort gegebene Sachlage änderte sich indessen schon nach wenigen Jahren, indem auf eine Eingabe des Vereins vom 14. Dezember 1861 der Handelsminister nachstehenden Bescheid erteilte:

„Dem Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund erwidere ich auf die Eingabe vom 14. d. Mts., dass ich in solchen Fällen, in denen es sich darum handelt, den Bergwerksbetrieb berührende allgemeine neue Anordnungen zu treffen oder für denselben bestehende Verhältnisse zu modificiren, und in denen ich es schon bisher angemessen erachtet habe, Behörden, Corporationen oder einzelne Personen mit ihren Gutachten zu vernehmen, gern bereit bin, auch den für die bergbaulichen Interessen des Oberbergamtsbezirks Dortmund gebildeten Verein vor der zutreffenden Entschliessung gutachtlich zu hören.

Ich werde daher dem desfallsigen Antrage in den geeigneten Fällen Folge geben.

Berlin, den 24. Dezember 1861.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(gez.) von der Heydt.

An den Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund, z. H. des Herrn Dr. Hammacher, Wohlgeboren zu Essen."

Eine weitere Stufe in der steigenden Bedeutung des Vereins nach aussen hin wird markiert durch die Allerhöchste Kabinettsordre vom 28. April 1893, lautend:

„Auf Ihren gemeinschaftlichen Bericht vom 18. April d. Js. will Ich dem Vereine für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund zu Essen a. d. Ruhr auf Grund der nebst einem Anlagenhefte

und einer notariellen Verhandlung zurückfolgenden neuen Satzungen vom 13. März d. Js. die Rechte einer juristischen Person hiermit verleihen.

Neapel, den 28. April 1893. (gez.) Wilhelm R.

(gez.) Graf zu Eulenburg. v. Schelling. Frhr. v. Berlepsch.

An den Minister des Innern, den Justizminister und den Minister für Handel und Gewerbe."

Der Verein erhielt 1893 neue Satzungen, welche jedoch seinen Zweck nicht berührten.

Die Tätigkeit, welche der Verein in der langen Zeit seines Bestehens entfaltet hat, bewegte sich sowohl auf technischem, als auch auf wirtschaftlichem, auf gesetzgeberischem und administrativem wie auch auf sozialem Gebiete. Sie äusserte sich auf verschiedene Weise. Es wurde mit den aus dem reichen Born der praktischen Erfahrungen zahlreicher Mitglieder geschöpften Anschauungen klärend auf die öffentliche Meinung, die massgebenden Behörden und die gesetzgebenden Körperschaften, sei es durch Publikationen in der Tagespresse usw. oder durch Petitionen, Denkschriften, Deputationen und dergl. einzuwirken versucht; ferner wurden Informationen über die technischen Fortschritte und die Verhältnisse in anderen Bergbaubezirken, über neue Absatzgebiete, über den in Aussicht stehenden Gang des Wirtschaftslebens, der Gesetzgebung, der Arbeiterverhältnisse und dergl. eingeholt und danach die Dispositionen getroffen, sowie auch die Vereinsmitglieder mit den Ergebnissen dieser Informationen bekannt gemacht und zur Ausnutzung derselben angeregt. Überhaupt bildete der Verein ein Organ, welches jederzeit ein geschlossenes und einheitliches Vorgehen der Bergbautreibenden ermöglichte und dabei die volle Wucht seiner Bedeutung in die Wagschale werfen konnte.

Das Organ des Vereins ist im Jahre 1865 gegründet und zwar in Gestalt des für alle Bergbauinteressen so überaus wichtigen Fachblattes „Glückauf".

Der Verein für die bergbaulichen Interessen wird, wie bereits bemerkt, als Ausgangspunkt für den Zusammenschluss angesehen.

Bei der wachsenden Bedeutung der Kohlengewinnung war es natürlich, dass schon sehr bald der Wunsch nach einem Seeexport in

die Erscheinung trat und innerhalb des Vereins lebhaft ventiliert wurde. Im Jahre 1869 begab sich eine Kommission des Vereins mit einem Vertreter des Königl. Oberbergamts nach den Nordseehäfen Bremerhaven und Geestemünde, Wilhelmshaven, Emden, Leer und Papenburg, um an Ort und Stelle die Möglichkeit und die Bedingungen für eine überseeische Ausfuhr westfälischer Kohlen näher zu untersuchen. In demselben Jahre wurde auch von der Berggewerkschaftskasse in Bochum und zwar mit finanzieller Unterstützung seitens des genannten Vereins für die bergbaulichen Interessen eine Kohlenversuchsstation eingerichtet, um die Güte der westfälischen Kohle festzustellen und die gegen dieselbe, namentlich an der See, bestehenden Vorurteile zu zerstreuen.

Die bezüglichen Agitationen kamen aber infolge des deutsch-französischen Krieges und der ausserordentlichen Steigerung der Kohlennachfrage- und Preise, welche die Jahre 1871 bis 73 charakterisierte, zum Erliegen und lebten erst wieder im Jahre 1874 auf.

Der bergbauliche Verein suchte indessen weiteres zu erreichen und ernannte am 27. März 1876 ein Kohlen-Ausfuhr-Komitee, welches er mit der selbständigen weiteren Verfolgung der Angelegenheit betraute.

Das Komitee bemühte sich, einerseits ein möglichst klares Bild von den überseeischen Kohlenmärkten, ihren Bedingungen und Anforderungen zu gewinnen, andererseits aber auch die Vorurteile zu bekämpfen, welche noch immer gegen die Qualität der deutschen Kohle herrschten. In ersterer Beziehung kamen Erhebungen, welche die Bremer Handelskammer über ausländische Kohlenmärkte anstellte, in letzterer Beziehung die Absichten der kaiserlich deutschen Admiralität, fortan westfälische Kohlen auf ihren Schiffen zu verwenden, dem Komitee sehr zu statten. Die Kaiserl. Werft zu Wilhelmshaven bezw. das Königl. Oberbergamt zu Dortmund richtete an den Vorstand des bergbaulichen Vereins die Aufforderung, diejenigen Vereinszechen, welche für Marinezwecke geeignete Kohlen förderten, zur Einsendung von Versuchsproben zu zu veranlassen. Dieser Aufforderung kamen einige dreissig Zechen nach, indem sie der Werft zu Wilhelmshaven je einen Waggon von je 100 Zentnern unentgeltlich zur Verfügung stellten.

Die Versuche fielen günstig aus; ihre Ergebnisse wurden im Marineblatt veröffentlicht und sodann seitens des bergbaulichen Vereins weiteren Kreisen zur Kenntnis gebracht. Der Erfolg blieb nicht aus: auf der deutschen Marine wurde fortan heimische Kohle verwendet und auch auf den überseeischen Märkten erwachte das Interesse für dieselbe.

Selbstverständlich konnte es aber nicht Aufgabe des bergbaulichen Vereins bezw. dessen Ausfuhr-Komitees sein, über die Verfolgung der gemeinsamen Interessen und die Bemühungen um die Herstellung der für die Ausfuhr unerlässlichen Vorbedingungen hinaus an die praktische Ausführung von Exportgeschäften heranzutreten; vielmehr hatte sich hierzu bereits am 26. Januar 1875 ein Konsortium von 29 Zechen gebildet, welches die Kohlenlieferungen betrieb.

Diesem Konsortium gehörten folgende Zechen an: Wolfsbank, Erin, Hansa, Zollern, Hibernia, Shamrock, Rhein-Elbe, Alma, Nordstern, Neu-Essen, Dahlbusch, Pluto, Concordia, Graf Bismarck, Consolidation, Prosper, Königsgrube, Helene & Amalie, Zollverein, Holland, Bonifacius, *Viktoria Mathias, Mathias Stinnes,* Constantin der Grosse bei Bochum, Carolinenglück, Kölner Bergwerksverein, Wilhelmine Viktoria, Ruhr & Rhein, Westende und ausserdem die Firma A. Hüssener & Komp. Anfänglich war es die Absicht des Konsortiums, einen gemeinsamen Vertreter in Hamburg zu halten; doch nahm man davon Abstand, nachdem man sich davon überzeugt hatte, dass die Agenten der einzelnen Zechen ausreichten.

Das Zechen-Konsortium und das Ausfuhr-Komitee kamen indessen bald zu der Erkenntnis, dass sie nicht genügten, um einen durchschlagenden Erfolg zu erzielen, dass vielmehr an ihrer Stelle eine selbständige, aus Produzenten, Transporteuren usw. bestehende, gut fundierte Handelsgesellschaft zu bilden wäre. Diese Handelsgesellschaft kam aber nicht in der ursprünglich geplanten Weise zustande; jedoch gelang es nach mehrfachen Vorberatungen insofern ein praktisches Resultat zu erzielen, als in einer Versammlung von Zechenvertretern zu Bochum am 14. April 1877 an Stelle des bisherigen Konsortiums und Ausfuhr-Komitees sich eine Gesellschaft unter dem Namen „Westfälischer Kohlen-Ausfuhr-Verein“ —

zum Zwecke der Ausfuhr westfälischer Steinkohlen und Koks nach den deutschen und ausserdeutschen Seeplätzen — konstituierte.

Der Kohlen-Ausfuhr-Verein begann seine Tätigkeit am 1. Mai 1877. Es gehörten ihm 23 Zechen an.

Der Kohlen-Ausfuhr-Verein war nach dem Statut vom 14. April 1877 zunächst nur auf ein Jahr gegründet. In dieser reorganisierten Form wurde der Verein für drei Jahre, also bis zum 1. Mai 1881, beschlossen.

Der Kohlen-Ausfuhr-Verein wurde 1881 auf weitere drei Jahre bis 1884 verlängert, demnächst mit geändertem Statut auf fünf Jahre bis 1889 erneuert und zuletzt nochmals auf fünf Jahre bis 1. Mai 1894 prolongiert.

Die Bemühungen des Kohlen-Ausfuhr-Vereins blieben nicht ohne Erfolg. Es gelang ihm, mit den Häfen der Nord- und Ostsee nähere Handelsbeziehungen anzuknüpfen und auch nach Russland einigen Absatz zu gewinnen; er hat auch Anteil an der Erzielung von Verkehrs-Erleichterungen, so z. B. Ermässigung der Eisenbahnfrachten nach den Seeplätzen, Herbeiführung einer direkten Rhein-See-Schiffahrt und dergl. Der überseeische Export hingegen gedieh nicht in erwünschtem Masse, so sehr auch der Verein sich dieserhalb bemühte; die englische Kohle machte eben durch äusserste Herabsetzung der Preise eine zu scharfe Konkurrenz.

Bezüglich der Exportversuche und -Unternehmungen sei noch folgendes angegeben:

Im Jahre 1884 ging man mit der Absicht um, in Gibraltar, Malta, Brindisi, Port Said, Aden, Kolombo und Singapore Kohlendepots durch eine besonders zu bildende Kohlen-Ausfuhr-Aktiengesellschaft einzurichten und dadurch ein Kohlengeschäft mit den im Mittelmeer und in den ostasiatischen Gewässern fahrenden Schiffen anzubahnen. Der Plan, welchen man durch einen Delegierten in den verschiedenen Plätzen hatte prüfen lassen, scheiterte jedoch an den zu hohen Kosten.

Darauf entschloss man sich, am Kap St. Vincent auf den Verdischen Inseln, woselbst die zahlreichen einerseits nach Südamerika andererseits nach Westafrika fahrenden Dampfer ihre Kohlen einnehmen, ein Kohlenlager einzurichten und zur Aufbringung der dadurch erwachsenden Kosten eine Kommanditgesellschaft zu gründen. Der Entschluss wurde,

nachdem die meisten deutschen Seedampfer-Gesellschaften die Entnahme ihrer Kohlen vom deutschen Lager in Aussicht gestellt hatten, in die Tat umgesetzt und am 1. Janur 1886 der Betrieb des Kohlenlagers in Port Grande auf St. Vincent begonnen.

Die gehegten Hoffnungen gingen aber nicht in Erfüllung; das Lager blieb auf die Kundschaft des Norddeutschen Lloyd und der Kaiserlich Deutschen Marine beschränkt, während die übrigen Dampfer nach wie vor ihre Kohlen von den beiden dortigen englischen Firmen entnahmen. Der dadurch bedingte geringe Umschlag stand in keinem richtigen Verhältnis zu den Betriebskosten, und der scharfe Konkurrenzkampf gegen die englischen Lager drückte die Preise sehr herab. Es wurde deshalb schon 1886 das Geschäft daselbst aufgegeben und die Liquidation der zu diesem Zwecke gebildeten besonderen Gesellschaft beschlossen.

Im Jahre 1885 veranlasste der Kohlen-Ausfuhr-Verein Probesendungen westfälischer Kohlen nach Holländisch Indien. Dieselben waren von bestem Erfolg begleitet, indem daraufhin Lieferungen solcher Kohlen nach Soerabaya zum Betriebe der dortigen Eisenbahnen und einiger Dampfschiffe gingen.

Der Kohlen-Ausfuhr-Verein wurde 1894 in Anbetracht der veränderten Verhältnisse, namentlich des Bestehens der Syndikate, nicht wieder erneuert.

Wir haben den Bestrebungen des Vereins hier einen weiteren Raum gegeben, weil diese Bestrebungen doch von ausserordentlicher Wichtigkeit erscheinen.

Die Ereignisse der letzten Jahre haben gezeigt, von welcher Bedeutung eigene Kohlenlager im Auslande sein können. Deutschland besitzt gegenwärtig derartige Lager nur in verschwindendem Masse.

Ähnliche Bestrebungen wie der Kohlen-Ausfuhr-Verein bildeten sich im Jahre 1875 lediglich zu dem Zweck, die Kohlen an das damals im Ägäischen Meere befindliche Panzergeschwader der Kaiserlich Deutschen Admiralität zu liefern, ebenso ein im Jahre 1876 gegründetes Konsortium für den Kohlenabsatz im Osten.

Ferner gründete sich 1888 ein Zechenverband, der ein Kohlenlager in Hamburg einrichtete, um dem englischen Wettbewerb einigermassen zu begegnen.

Neben diesen Bemühungen, den Absatz westfälischer Kohle zu erweitern, ihr einen überseeischen Markt zu verschaffen, gingen bald nach den ersten Anfängen andere Bestrebungen und Vereinigungen nebenher, welche die Regulierung der Preise und die Regulierung des Absatzes niederrheinisch-westfälischer Kohle, Koks und Briketts zum Zwecke hatten. Über die Ursachen, welche zu diesen Bestrebungen führten, können wir uns den Ausführungen des grossen Sammelwerkes über die Entwicklung des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaues in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, dessen wir mehrfach Erwähnung taten, anschliessen. Es heisst daselbst:

„Die mit Beginn des Jahres 1874 eingetretene überaus ungünstige Konjunktur führte sehr bald dahin, dass die Kohle zu Preisen verkauft wurde, welche auf vielen Zechen kaum die laufenden Kosten deckten, geschweige denn einen Ersatz für Substanzverminderung oder gar einen Überschuss brachten.

Hatten die Zechenbesitzer während der 1850er und 1860er Jahre durch Hinarbeiten auf möglichste Erniedrigung der Selbstkosten, auf Ausdehnung und Verbesserung der Verkehrsmittel bezw. Verbilligung der Frachten und Erweiterung des Absatzgebietes ungünstigen Konjunkturverhältnissen einigermassen entgegenzuwirken vermocht, so erwiesen sich diesmal derartige Bemühungen, die auch jetzt nicht versäumt wurden, in ihren Erfolgen als unzureichend, um der Kalamität in etwas abzuhelfen. Auch die möglichste Verbesserung der Qualität der Bergwerksprodukte, welche die Zechen gerade in der Zeit nach 1873 ganz besonders sich angelegen sein liessen, war nicht imstande, finanziell aufzuhelfen.

Die während der ersten 1870er Jahre infolge der glänzenden Konjunktur zahlreich entstandenen Neuanlagen von Zechen brachten eben nunmehr ihre Produkte auf den Markt, und die einzelnen Zechen suchten naturgemäss ihre Förderung möglichst hoch zu halten, denn eine Erniedrigung der Produktion ist im allgemeinen gleichbedeutend mit einer Erhöhung der Selbstkosten. Die Produktion musste aber auch sofort untergebracht, d. h. abgesetzt werden, und in dem darauf gerichteten Bestreben ging jede der zahlreichen selbständigen Zechenverwaltungen

ihre eigenen Wege, ohne Fühlung mit anderen Zechen zu nehmen. Dadurch entstand Preisschleuderei; die Konkurrenz, welche, wenn sie einen gewissen Grad nicht übersteigt, an und für sich ja eine wirtschaftliche Entwicklung des Ganzen herbeizuführen imstande ist, wurde zu einer schädlichen, und dies kam in den überaus traurigen finanziellen Ergebnissen des Bergbaues zum Ausdruck.

Sehr bald schon trat daher bei manchen Zechen erhöhter Mangel an Betriebskapitalien ein. Die Objekte der Aktiengesellschaften waren bereits genügend belastet, und die Zubusse-Forderungen bei den Gewerken scheiterten an deren Erschöpfung. Der Kredit war aufs äusserste angespannt. Manche Zechen mussten daher, um die nötigen Löhnungs- und sonstigen Betriebsgelder herbeizuschaffen, fort und fort zu jedem Preise — zu Schleuderpreisen — verkaufen und rissen dabei die finanziell besser fundierten Zechen mit sich.

Diese Kalamität hielt im grossen und ganzen bis in die zweite Hälfte der 1890er Jahre an.

Die einsichtsvolleren Persönlichkeiten im Ruhrkohlenbergbau waren sich von vornherein der Ursachen, welche diese ungünstigen Verhältnisse auf die Spitze trieben, recht wohl bewusst; aber diese schädlichen Ursachen abzuschwächen, d. h. Produktion und Preise in bestimmte und begrenzte Bahnen zu lenken und die hierzu erforderliche Organisation unter den Zechen zu schaffen, erschien als ein kühnes Wagnis. Schwierigkeiten verursachte insbesondere die grosse Ausdehnung des Ruhrkohlenbergbaues und die bei demselben vorhandene weitgehende Zersplitterung des Eigentums wie auch die Mannigfaltigkeit der konkreten Verhältnisse. Es hatten zahlreiche Personen mitzureden und die westfälischen Gewerken legten, der Eigenart ihres (des niedersächsischen) Volksstammes entsprechend, einen sehr grossen Wert auf uneingeschränkte persönliche Handlungsfreiheit, so dass sie für eine Vereinigung zu gemeinsamem Handeln nicht leicht zu gewinnen waren.

Trotzdem wurde der Versuch gemacht, und dank der Macht der Verhältnisse gelang es auch von Ende der 1870er Jahre ab, Vereinigungen herbeizuführen. Dieselben waren allerdings zunächst ziemlich locker

und brachten direkt keine wesentlichen Erfolge. Aber doch haben diese Vereinigungen und die auf solche gerichteten Bestrebungen insofern Früchte gezeitigt, als sie die Bahn für eine Entwicklung ebneten. Man trat einander näher und wurde zu gemeinsamem Handeln geneigter; aus den anfänglich lockeren Vereinigungen und freien Zusammenkünften entstanden allmählich fester gefügte Verbände, und diese Entwicklung führte, nachdem die gegen Ende der 1880er Jahre eingetretene günstige Konjunktur eine Rehabilitierung der Finanzverhältnisse des westfälischen Steinkohlenbergbaues ermöglicht hatte, zu den neuzeitigen Syndikaten.

Der angedeutete Entwicklungsgang vollzog sich in der Hauptsache wie folgt:

Zunächst suchte man *Förderkonventionen* zu bilden, das heisst Vereinbarungen, wodurch die beitretenden Zechen sich verpflichteten, innerhalb einer gewissen Zeit die Fördermenge unter einer bestimmten im Vergleich zu einer früheren Zeit festgesetzten Maximalgrenze zu halten.

Neben diesen auf eine Einschränkung der Förderung gerichteten Konventionen, welche hauptsächlich vom „Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund“ in die Wege geleitet wurden, entstanden auch noch

1. Vereinigungen bezw. Bestrebungen, welche man als *vorbereitende* bezeichnen kann, sowie
2. *Preiskonventionen.*

Die unter 1 genannten äusserten sich in zweierlei Weise:

a) man bildete Vereinigungen („Kohlenklubs“ und dergl.), welche darauf hinausgingen, die Beteiligten in häufigen regelmässigen Besprechungen der geschäftlichen Lage unter gleichzeitiger Pflege des geselligen Verkehrs einander näher zu bringen und dadurch ein gewisses Solidaritätsgefühl unter ihnen zu wecken, oder aber

b) man stellte Untersuchungen und Erhebungen darüber an, auf welche Weise und mit welchen Vorteilen etwa die grosse Zahl selbständiger, gegenseitige Konkurrenz verursachender Zechen sich zu einer kleineren Zahl von Zechen-Verwaltungen vereinigen

liessen und dergl.; man machte dementsprechende Vorschläge und suchte dieselben zu verwirklichen.

Die zuletzt angegebenen Bestrebungen hatten ihren Ausgangspunkt in dem oben genannten bergbaulichen Verein und waren in einer sogen. *technischen Kommission* verkörpert.

Die *Preiskonventionen* bezweckten die Vereinbarung der zu fordernden Kohlenpreise, der zu stellenden Lieferbedingungen u. dergl.; auch verpflichteten sich wohl die Mitglieder zu gegenseitiger Schutzgewährung usw.; diese Vereinigungen überliessen den Verkauf der Kohlen ihren einzelnen Mitgliedern, errichteten jedoch z. T. ein besonderes Kontrollbureau, auf welchem die Abschlussbriefe und Rechnungen zur Prüfung der Preise usw. durchlaufen mussten.

Ende der 1880er und Anfangs der 1890er Jahre entstanden endlich Vereinigungen, die den *Verkauf* der Kohlen ganz in die Hand nahmen. Diese *Verkaufsvereine* (Kohlen-Verkaufsvereine, Kokssyndikat usw.) waren teils nur für einzelne Bergwerksprodukte (Koks oder Briketts oder dergl.), teils nur für gewisse Bezirke (Dortmunder, Bochumer, Essener usw.) gebildet.

Die Bezirks-Verkaufsvereine empfanden aber sehr bald das Bedürfnis, mit einander und mit grösseren aussenstehenden Bergwerksverwaltungen in ein Kartell-Verhältnis zu treten. Daraus entwickelte sich dann Anfangs 1892 die *Gemeinschaft* und hieraus Anfangs 1893 das *Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat.* Neben diesem bestand bis Ende 1903 noch das *Kokssyndikat* und der *Brikett-Verkaufsverein.*

Nicht weniger als 20 Vereinigungen bilden die Vorläufer des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats. Hier sollen wenigstens die Namen dieser Vereinigungen angegeben werden, ohne dass irgendwie auf Einzelheiten eingegangen werden kann.

Zuerst traten die Förderkonventionen ins Leben; ihnen folgte 1885 die technische Kommission, mit ihrem genauen Titel als „Bestrebungen zur Herbeiführung einer grösseren Konsolidation des Bergwerksbesitzes" bezeichnet; 1880 gründete sich der Kohlenklub Essen, in demselben Jahre die Gaskohlenvereinigung, ebenfalls um dieselbe Zeit die

Gasflammkohlen-Vereinigung; gleichfalls Anfangs der 1880er Jahre entstand die sogenannte Zuckerfabrik-Konvention (Konvention für Kohlenlieferung an Zuckerfabriken); 1887 setzte der Verein für die bergbaulichen Interessen auf seine Tagesordnung die „Bildung eines Finanzsyndikats für den Absatz der Kohlenproduktion"; am 1. Juli 1888 errichteten auf Grund eines von Direktor Kirdorf ausgearbeiteten Planes die unter Führung der Disconto-Gesellschaft in Berlin stehenden Gesellschaften eine gemeinschaftliche „Verkaufsstelle" ein; 1891 entstand der Gelsenkirchener Zechenklub, 1881 traten die Magerkohlenzechen zusammen und bildeten den Verein der rheinisch-westfälischen Magerkohlenzechen; 1887 war die Vereinigung zur besseren Verwertung von Kokskohlen errichtet worden und vereinigte sich im nächstfolgenden Jahre mit der Vereinigung der Fettkohlenzechen des Dortmunder Reviers; im August 1890 folgte die Bildung des Dortmunder Kohlen-Verkaufsvereins; auf derselben Grundlage wie dieser entstand um dieselbe Zeit der Kohlenverkaufsverein, welcher Bochumer, Essener und Steele-Mülheimer Zechen umfasste; 1891 traten die Verkaufsvereine in Dortmund zusammen und berieten die gegenseitige Stellungnahme, die Preise von 1891 und die Lieferungsbedingungen gemeinsam und bildeten schliesslich die Zechen-Gemeinschaft; endlich sind zu erwähnen die Koks-Vereinigung, die Vereinigung der Koksanstalten und Fettkohlen-Zechen des Oberbergamtsbezirks Dortmund, das Westfälische Kohlensyndikat und der Brikett-Verkaufsverein zu Dortmund.

Die beiden letzteren sind noch nach der Bildung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats 10 Jahre in Tätigkeit gewesen.

Diese drei Verbände allein haben einen durchgreifenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung auszuüben vermocht, während die früheren Förderkonventionen, Preiskonventionen und Verkaufsvereine infolge ihres beschränkten örtlichen Wirkungskreises, ihrer losen Form, des begrenzten Zweckes und des hohen Prozentsatzes der aussenstehenden Produktion nur in geringem Masse auf die Ausgestaltung der Verhältnisse einzuwirken vermochten. Die Bedeutung der Konventionen liegt in der den Zusammenschluss des ganzen Reviers vorbereitenden

Tendenz. Auch ist der Einfluss interessant, den die wichtigeren unter ihnen auf die Gestaltung der Kohlenpreise insofern ausübten, als dem Zustandekommen der Vereinigungen eine plötzliche Steigerung, der Auflösung ein jähes Fallen der Preise zu folgen pflegte.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat beruhte in seiner ersten Gestalt auf den Verträgen vom 9. Februar und 1. März sowie vom 16. und 19. Februar 1893. Erstere enthielten das Statut der als Aktiengesellschaft begründeten Verkaufsstelle, in letzteren war das vertragliche Verhältnis zwischen der Verkaufsstelle und den im Syndikat vereinigten Zechen, sowie zwischen diesen unter einander geregelt. Die Satzungen der Aktiengesellschaft sind im Jahre 1904 neu festgestellt, der Vertrag zwischen derselben und den Zechen ist 1895 und 1903 abgeändert worden.

Die Form der Aktiengesellschaft war nach dem Vorbilde der vorangegangenen Verkaufsvereine für die Verkaufsstelle gewählt worden, um sie zur selbstberechtigten und selbstverpflichteten Trägerin der Geschäfte zu machen. Sie verkauft nicht nur nach aussen im eigenen Namen, sondern tritt auch den Zechen gegenüber als Selbstkäuferin auf. Der Gegenstand des Unternehmens bestand ursprünglich in dem An- und Verkaufe von Kohlen, Koks und Briketts. Bei der Umgestaltung des Statuts im Jahre 1904 wurde die Aufgabe der Verkaufsstelle dahin erweitert, dass auch die Aufbereitung von Kohlen, der Erwerb von Grubenfeldern und Bergwerksanteilen, der Betrieb von Unternehmungen aller Art, die auf die Lagerung, den Absatz und den Versand von Bergwerksprodukten gerichtet sind, sowie die Beteiligung an solchen Unternehmungen in die Aufgaben der Verkaufsstelle aufgenommen wurden. Das Aktienkapital betrug anfänglich 900000 Mark und wurde im Jahre 1904 im Hinblick auf die Erweiterung des Geschäftskreises und die Zahl der Beteiligten auf 2400000 Mark erhöht. Es ist in Namensaktien zerlegt, deren Übertragung an die Einwilligung der Gesellschaft, d. h. die Zustimmung des Aufsichtsrats und der Generalversammlung gebunden ist, so dass der Übergang in fremde Hände ausgeschlossen sein dürfte. Organe der Aktiengesellschaft sind der Vorstand, der Aufsichtsrat und die Generalversammlung.

Die Satzungen enthalten die allgemeinen, den Erfordernissen der Aktiengesetzgebung entsprechenden Bestimmungen. Demgemäss ist auch eine besondere Vorschrift über die Verwendung des jährlichen Reingewinns dahin gegeben, dass der zwanzigste Teil des Gewinns in den Reservefonds zu stellen ist, bis der Reservefonds den zehnten Teil des Grundkapitals erreicht hat. Bis zur Erweiterung des Umfanges der Geschäfte, wie sie durch die vorerwähnte Ausdehnung des Gegenstandes des Unternehmens erfolgt ist, war die Bestimmung im wesentlichen gegenstandslos. Das Syndikat kauft die Erzeugnisse von den Zechen zu bestimmten Preisen (den sogenannten Verrechnungspreisen) und führt den Mehrerlös, der beim Weiterverkauf im unbestrittenen Absatzgebiet erzielt wird, an die Zechen ab. Nur ein etwaiger Mehrerlös im bestrittenen Absatzgebiet verbleibt dem Syndikat. Massgebend für diese Regelung war der Umstand, dass es unbillig erschien, die Opfer im bestrittenen Gebiet der Allgemeinheit aufzubürden, etwaigen Gewinn aber den einzelnen Mitgliedern auszukehren. Ein solcher Mehrerlös ist infolge günstiger Konjunkturen und erfolgreicher Verkaufstätigkeit zwar verschiedentlich vorgekommen. Die eigentliche und im wesentlichen einzige Einnahmequelle bildet jedoch die Umlage, d. h. ein gleichmässiger, prozentualer Abzug von den Monatsrechnungen der Zechen. Die Umlage ist zur Deckung der Geschäftsunkosten bestimmt und wird daher in einer diesen Kosten entsprechenden Höhe erhoben. Ein Reingewinn kam also bis 1904 nicht in Frage.

Die Grundlage für die geschäftliche Tätigkeit der Aktiengesellschaft „Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat“ bildet die Abmachung, dass die Gesellschaft den Verkauf sämtlicher Erzeugnisse der Zechen an Kohlen, Briketts und Koks zu bewirken hat. Die Zechenbesitzer sind ihrerseits verpflichtet, ihre Produktion ausschliesslich an die Verkaufsstelle zu liefern, sich jedes Verkaufs an Dritte zu enthalten und einlaufende Aufträge und Anfragen dem Syndikat zur Erledigung zu überweisen. Die gegenseitige Verpflichtung bezieht sich auf alle Produkte, die aus den Feldern oder durch die Schachtanlagen der Zechenbesitzer gefördert werden; sei es, dass das Eigentum oder Nutzungsrecht zur Zeit des

Abschlusses des Syndikatsvertrages bereits bestanden hat oder später erworben worden ist. Die Förderung aus Bergwerken von Nichtsyndikatsmitgliedern ist auf besondere Abmachungen beschränkt und eine Veräusserung des Bergwerksbesitzes an Nichtmitglieder von der Genehmigung der Zechenbesitzerversammlung abhängig gemacht. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn Sicherheit dafür geleistet wird, dass durch die Veräusserung die Lieferungs- und Abgabepflicht des Veräusserers nicht beeinträchtigt und die Abnahmepflicht des Syndikats nicht gesteigert wird.

Jeder Zechenbesitzer ist für die gute und vorschriftsmässige Lieferung der von ihm gelieferten und vom Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat weiter verkauften Mengen oder Sorten dem letzteren gegenüber verantwortlich. Er trägt alle Kosten, welche durch Lieferung schlechter oder ungenügender Qualität oder durch ein sonstiges Versehen bei der Ausführung der Lieferung seinerseits verursacht werden. Falls er seine Erzeugnisse unmittelbar, also unter Umgehung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats verkauft, hat er eine Vertragsstrafe von 50 Mark (also etwa das Fünffache des Wertes) für jede auf diese Weise der Verkaufsstelle entzogene Tonne zu entrichten. Wer seinen Lieferungsverpflichtungen nicht nachkommt, kann ebenfalls zu einer für jede Tonne der nicht gelieferten Menge berechneten Vertragsstrafe, deren Höhe für jedes Geschäftsjahr von der Versammlung der Zechenbesitzer festgestellt wird, herangezogen werden. Eine Übertretung sonstiger Vertragsbestimmungen wird mit einer Vertragsstrafe bis zu 1000 Mark für jeden Fall der Zuwiderhandlung geahndet.

Ausgeschlossen von dem Verkaufe an das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat und vom Weiterverkaufe durch letzteres sind nach dem gegenwärtig geltenden Vertrage von 1903:

a) die zu eigenen Betriebszwecken der Zechen erforderlichen Kohlen, Koks und Briketts; der Selbstverbrauch, d. h. diejenigen Mengen, welche in solcher Gestalt vernichtet werden, dass sie nicht wieder in anderer, brennbarer Form auf den Markt gebracht werden können; für diejenigen Zechenbesitzer, welche bei Abschluss des Vertrages

gleichzeitig Eigentümer von Hüttenwerken gewesen sind, gelten auch die zu den eigenen Verbrauchszwecken ihrer Hüttenwerke und deren Zubehör erforderlichen Produkte als Selbstverbrauch;

b) die zum Betriebe eigener Werke der Zechenbesitzer, als Kokereien mit und ohne Gewinnung von Nebenprodukten, Teerdestillationen, Generatorgas- und sonstiger Gasanstalten, Brikettfabriken, Ziegeleien usw. erforderlichen Kohlen, Koks und Briketts, jedoch nur dann, wenn diese Werke in unmittelbarem Anschluss an eine demselben Zechenbesitzer gehörige, unter diesen Vertrag fallende Zechenanlage errichtet sind;

c) die im Landdebit abgehenden Kohlen, Koks und Briketts, soweit nicht dadurch benachbarte Werke in regelmässiger Weise bedient werden;

d) die zu Hausbrandzwecken für Beamte und Arbeiter bestimmten und die für wohltätige Zwecke zu verschenkenden Kohlen, Koks und Briketts;

e) Gaskoks.

Die vom Verkauf durch das Syndikat ausgeschlossenen Produkte unterliegen hinsichtlich ihrer Mengen der Überwachung des Syndikats. Die unter a und e aufgeführten Mengen des Selbstverbrauchs und Gaskoks kommen auf die Beteiligungsziffer nicht zur Anrechnung. Der Vorstand der Aktiengesellschaft setzt sowohl die Verkaufspreise und Verkaufsbedingungen wie die beim Ankaufe der Kohlen von den Zechen zu zahlenden Preise fest. Seiner Genehmigung unterliegt die Preisgestaltung beim Absatz im Landdebit. Der Vorstand hat überhaupt alle zur Durchführung der Verkaufstätigkeit erforderlichen Massnahmen zu treffen und ist hierin nur insoweit beschränkt, als die Verträge nähere Bestimmungen enthalten.

Der Verkaufsstelle steht die Gemeinschaft der Zechenbesitzer gegenüber, deren Organe die Versammlung der Zechenbesitzer, der Beirat und die Kommission zur Feststellung der Beteiligungsziffer sind.

Den Versammlungen der Zechenbesitzer sind folgende Aufgaben zugewiesen:

a) Ernennung des Beirats,

b) Wahl der Mitglieder der Kommission zur Feststellung der Beteiligungsziffer (sogenannte Kommission C),
c) Beschlussfassung über eine etwaige gleichmässige prozentuale Verringerung sämtlicher Beteiligungsanteile,
d) Feststellung der zum Ausgleiche von Mehr- oder Minderabsatz zu zahlenden Abgabe und Entschädigung,
e) Feststellung der Höhe der Strafe für Nichtlieferung,
f) Beschlussfassung über Aufnahme neuer Mitglieder,
g) Beschlussfassung darüber, ob das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat in Wettbewerb mit der Konkurrenz eintreten soll.

In den Versammlungen, über deren Berufung, Beschlussfähigkeit, Ladung und Zeitpunkt im Vertrage nähere Bestimmungen getroffen sind, hat jeder Zechenbesitzer für jede volle 10000 Tonnen seiner Beteiligungsziffer eine Stimme.

Der Schwerpunkt der Zechengemeinschaft liegt im Beirate, der nicht nur die oberste Instanz für Entscheidungen über Festsetzung der Beteiligungsziffern bildet, sondern vor allem die Richtpreise aufzustellen hat. Die Richtpreise enthalten allgemeine Normen über die Preisgestaltung für die Hauptsorten normaler Qualität, zu deren möglichster Beobachtung beim Verkaufe der Vorstand der Aktiengesellschaft verpflichtet ist.

Für die Bestellung der Beiratsmitglieder ist die Vertragsbestimmung massgebend, dass jedem Zechenbesitzer oder jeder Gruppe von Zechenbesitzern das Recht zusteht, für eine Beteiligungsziffer von je einer Million Tonnen je ein Mitglied zum Beirat und einen Stellvertreter zu ernennen. Die Ernennung erfolgt im allgemeinen in der Art, dass sich die Zechenbesitzer zu einer Anzahl von Gruppen zusammentun, von denen jede dann die ihrer Beteiligungsziffer entsprechende Anzahl Beiratsmitglieder, d. h. auf je eine Million Tonnen ein Mitglied ernennt, so dass an die Zechenbesitzerversammlung, der an sich die Ernennung obliegt, nur die Frage herantritt, ob gegen die in vorstehender Weise Benannten etwas einzuwenden ist. Die einzelnen Gruppen helfen sich dabei mit ihrer Beteiligung gegenseitig nach Bedarf aus, um möglichst gerade auf eine Million Tonnen oder ein Vielfaches davon zu kommen.

Die Kommission zur Feststellung der Beteiligungsziffer hat neuauftretende Mehransprüche vorzuprüfen. Sie besteht aus acht Mitgliedern, welche alljährlich von der ersten Versammlung der Zechenbesitzer gewählt werden. Die Mitglieder der Kommission, welche Leiter oder Beamte einer Zeche sind, dürfen bei den ihre Zeche oder Gesellschaft betreffenden Beschlüssen nicht mitwirken. Gegen die Beschlüsse der Kommission steht sowohl dem Zechenbesitzer als auch dem Vorstande der Aktiengesellschaft Berufung an den Beirat zu.

Das Syndikat umfasst zur Zeit auch den Vertrieb von Koks und Briketts, den bis 1903 je ein besonderer oben erwähnter Verband, das Westfälische Kokssyndikat in Bochum und der Brikettverkaufsverein zu Dortmund, durchführten. Ersteres Syndikat ist 1890 begründet worden. Die Organisation des Westfälischen Kokssyndikats beruhte im wesentlichen auf ähnlicher Grundlage wie die des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats. Eine als Aktiengesellschaft begründete Verkaufsstelle stand der Vereinigung der Kokereibesitzer gegenüber, nahm ihnen die Erzeugnisse ab und vertrieb sie selbständig im eigenen Namen und für eigene Rechnung. Organe der Verkaufsstelle waren, den gesetzlichen Bestimmungen über Aktiengesellschaften entsprechend, Aufsichtsrat, Vorstand, Generalversammlung. Daneben bestanden als Organe der Vereinigung der Kokereibesitzer die Versammlung der letzteren und die Kommission zur Festsetzung der Beteiligungsziffern. Die Begründung des Kohlensyndikats wirkte mit Notwendigkeit auf das Kokssyndikat zurück, weil die Mitglieder zum Teil dieselben waren und das Kohlensyndikat nach dem Begründungsvertrage auch den Koksverkauf seiner Zechen übernehmen sollte. Eine Regelung des gegenseitigen Verhältnisses erfolgte durch Vertrag vom 11. März 1895, demzufolge beide Syndikate zunächst selbständig nebeneinander bestehen blieben, das Kokssyndikat den Alleinverkauf von Koks auch für die Mitglieder des Kohlensyndikats bewirkte und dieses sich verpflichtete, Kokskohlen nur an jenes, nicht aber an Privatkokereien abzugeben. Bei der Neuregelung der Rechtsverhältnisse des Kohlensyndikats im Jahre 1903 ging das Kokssyndikat in ersterem auf. Die Organisation ist seitdem eine einheitliche.

Der Brikettverkauf findet ebenfalls durch das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat statt. Der Brikettverkaufsverein Dortmund, der bis 1903 auf Grund ähnlicher Organisation wie Kohlen- und Kokssyndikat den Vertrieb der Erzeugnisse seiner Mitglieder bewirkte, ist ebenso wie das Kokssyndikat im Jahre 1903 im Kohlensyndikat aufgegangen.

Der Zusammenschluss der Zechen des Ruhrkohlenbeckens hat sich in dreifacher Richtung betätigt: in einer Kartellierung der Produktion, der Preisgestaltung und des Absatzes.

Der Absatz der Bergwerksprodukte erfolgt überwiegend im Landtransport auf der Eisenbahn. Nach der von der Kgl. Eisenbahndirektion Essen mitgeteilten Statistik betrug der Eisenbahnversand an Kohlen, Koks und Briketts von den Zechen, Kokereien und Brikettfabriken des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbezirks im Jahre 1905 55735240 Tonnen. Für die Abfuhr zu Wasser sind hauptsächlich die Ruhrhäfen Duisburg, Ruhrort und Hochfeld massgebend. Die Gesamtabfuhr auf diesen Häfen betrug im Jahre 1905 10438993 Tonnen. Auf dem Dortmund-Emskanal wurden im gleichen Jahre 221056,5 Tonnen abgefahren. Die Zahlen sind nicht ohne weiteres vergleichbar, da nicht nur die Ziffern über den Eisenbahnversand den Gesamtverkehr des Steinkohlenbezirks umfassen, sondern auch in den Angaben bezüglich des Wasserverkehrs Lieferungen von Nicht-Syndikatszechen mit inbegriffen sind. Angesichts der Tatsache aber, dass das Syndikat 97,7 Prozent der Produktion des Ruhrkohlenreviers umfasst, ist anzunehmen, dass das vorstehend angegebene Verhältnis zwischen Land- und Wasserabsatz, wenn man von der geringen Zahl der privaten Kokereien und Brikettfabriken absieht, auch dem Land- und Wasserabsatz des Syndikats annähernd entspricht.

Das Syndikat ist im Innern zur Durchführung des Verkaufs in fünf Verkaufsabteilungen gegliedert, denen die Bearbeitung bestimmter, in Reviere zerlegter Gebiete obliegt. So umfasst z. B. die Verkaufsabteilung I die Reviere Hamburg (1), Oldenburg (2), Hannover (3), Braunschweig (6), Magdeburg (7), Stettin-Stralsund (29), das östliche Deutschland und die deutschen Schutzgebiete (30). Die überseeischen Lieferungen mit Ausnahme der nach den deutschen Schutzgebieten

werden in der Verkaufsabteilung V bearbeitet. Der eigentliche Versand liegt in den Händen besonderer Versandabteilungen, die nicht örtlich, sondern nach der Art der Bergwerksprodukte gegliedert sind. Es besteht je eine besondere Abteilung für den Versand von Fettkohlen, Gas- und Gasflammkohlen, Ess- und Magerkohlen, Briketts, Koks.

In der Stellung des *Kohlenhandels* ist seit dem Zusammenschlusse der Zechen eine tiefgehende Wendung eingetreten. Vor Begründung des Syndikats hatte der Handel im Einkauf und Verkauf freie Hand, setzte bei letzterem ausschliesslich, bei ersterem in zahlreichen Fällen Bedingungen und Preise fest und übte dadurch einen weitgehenden und von den Zechen vielfach drückend empfundenen Einfluss auf die Produktion aus. Mit dem Zusammenschluss der Zechen und der damit verbundenen Zentralisation des Absatzes war ein Bedürfnis für die Mitwirkung des Handels nicht mehr im alten Umfange vorhanden. Wenn die vermittelnde Tätigkeit des Handels auch keineswegs entbehrt werden konnte, so wurde er doch nach Umfang und Einfluss wesentlich eingeengt. Die Mitwirkung bei der Preisgestaltung wurde aufgehoben. Das Syndikat schrieb vor, welche Sorten der einzelne Händler abzusetzen, zu welchem Preise er zu kaufen und weiter zu verkaufen und wohin er zu verkaufen hatte. Die Tätigkeit des Handels wurde dahin beschränkt, dass er den Absatz an den kleineren Verbraucher, wofür die Grenze von 6000 Tonnen festgesetzt wurde, zu bewirken hatte, dabei den vielgestaltigen Bedürfnissen des Einzelabnehmers entgegenkam und dem Syndikat gegenüber den Ausgleich des Absatzes durch Lagerung bewirkte. Eine solche grundlegende Umwälzung ging nicht ohne Härten ab, wenn auch das Syndikat darauf bedacht war, die bestehenden Existenzen zu schonen und den Handel nur da zu beseitigen, wo eine wirtschaftliche Notwendigkeit für sein Vorhandensein nicht mehr vorlag, und bei Durchführung der Organisation mit anerkannter Loyalität vorging. Die Veränderung ist naturgemäss je nach der wirtschaftlichen Stellung der beteiligten Kreise verschieden beurteilt worden. Von Abnehmern, die vorwiegend vom Handel beziehen, ist die Beschränkung des Handels mit Dank begrüsst worden. Die Vertreter des Grosshandels haben sich,

soweit sie vom Syndikat unmittelbar beziehen, mit der verringerten Bewegungsfreiheit und Selbständigkeit im Hinblick auf die grössere Sicherheit im Geschäftsverkehr und Einkommen, wie sie insbesondere den Mitgliedern der Verkaufsgesellschaften zugute kommt, abgefunden; während dem Kleinhändler der dritten und vierten Hand gegenüber der Einfluss des Syndikats zurücktritt, so dass noch neuerdings ernstliche Klagen über unverhältnismässige Verteurung der Kohlen durch den Zwischenhandel zur Zeit der Hochkonjunktur und Kohlenknappheit erhoben wurden. In letzterer Hinsicht soll inzwischen durch den weiteren Ausbau der Verkaufsorganisation, insbesondere die Begründung von Verkaufsgesellschaften teilweise Wandel geschaffen worden sein.

An den Handel liefert das Syndikat Kohlen und Koks unter ganz bestimmten Bedingungen. Dabei wird zwischen Streckenhändlern, die den Absatz ausschliesslich im Landverkehr bewirken, und Hafenhändlern, welche die Kohlen zu Wasser, insbesondere über die Rheinstrasse absetzen, unterschieden. Der Unterschied kommt darin zum Ausdruck, dass die allen Händlern auferlegte Verpflichtung gleichmässiger Abnahme den Hafenhändlern gegenüber durch die weitere Abmachung sichergestellt wird, dass die Kohlenmenge, über die von den Hafenhändlern nicht rechtzeitig verfügt wird, vom Syndikat ohne vorherige Verständigung an ein von den Händlern bei Beginn der Geschäftsbeziehungen zu benennendes Hafenmagazin geliefert werden kann. Die Unterscheidung beruht auf der Verschiedenheit der Lagerungsverhältnisse im Hafen- und Streckenverkehr. In ersterem, bei dem eine Umladung in das Schiff unter allen Umständen stattfindet, wurden die Kohlen zunächst auf grosse Lager bezogen, von denen aus der weitere Absatz erfolgte, während der Streckenhändler auf unmittelbaren Absatz an seine Abnehmer unter möglichster Vermeidung der Umladung Bedacht nimmt. Seit Begründung des *Kohlenkontors*)* gibt es im unbestrittenen Gebiete keine Hafenhändler erster Hand mehr. Die Unterscheidung ist jedoch noch von praktischer Bedeutung im Verkehr des Syndikats mit der grossen Zahl von Händlern erster Hand, die nach Frankreich und Belgien

*) Siehe unten.

verkaufen, also nach Gebieten, welche nicht zum Kohlenkontor gehören, sowie im Verkehr zwischen dem Kontor und den Unterhändlern.

Die allgemeinen Lieferungsbedingungen für Händler enthalten zunächst die auch für unmittelbare Verbraucher geltenden Bestimmungen über rechtzeitige und gleichmässige Abnahme, Barzahlung, ausschliesslichen Bezug vom Syndikat und Wirkung von Betriebsstörungen. Sie bedeuten, auch insoweit sie sich mit den Bedingungen für Verbraucher decken, für die Händler der Natur der Sache nach eine stärkere Belastung insofern, als bei ersteren der Bedarf feststeht; letztere dagegen beim Abschlusse der Verträge hinsichtlich Menge, Zeit und Preis des Weiterverkaufs noch nicht oder nicht in vollem Umfange gedeckt zu sein pflegen. Auch gilt die Klausel hinsichtlich der Betriebsstörungen u. s. w. nur für die Liefernden, also zugunsten der Zechen, nicht für die Abnehmer, d. h. nicht zugunsten des Handels. Daneben bestehen noch eine Reihe weiterer Sonderbestimmungen für die Händler. Dahin gehört der Vorbehalt, dass das Syndikat dem Händler die Lieferungen für September bis Februar in dem Verhältnisse kürzen kann, in dem er mit der Abnahme im April bis August im Rückstande geblieben ist, und dass das Syndikat sich zur Lieferung in den einzelnen Sorten nur insoweit verpflichtet hält, als der Händler in allen übrigen Sorten nicht im Verzuge ist. Der Bedarf der Eisen- und Stahlwerke, Eisenbahnen und Gasanstalten ist vom Absatze durch den Handel ausgeschlossen, der Magerkohlenbedarf der Feldbrandziegeleien und Kalkbrennereien, soweit der direkte Eisenbahnverkehr in Frage kommt, einer einzelnen Firma übertragen.

Eine Bestimmung besonderer Art ist der sogenannte Handelskammerparagraph, der den Zeiten der Hochkonjunktur entstammt und bestimmt ist, übermässiger Preissteigerung durch den Handel Schranken zu ziehen.

Dieser Ausbau der Verkaufsorganisation hat sich allmählich entwickelt und dürfte auch jetzt noch nicht abgeschlossen sein. Zunächst führte die Schwere der für Händler aufgestellten Bedingungen von selbst zu einer Beschränkung der Zahl derjenigen Händler, die vom Syndikat unmittelbar

bezogen, da nur grössere und leistungsfähigere Firmen zur Übernahme der Verpflichtungen in der Lage waren. In erster Linie wurden bei Zubilligung unmittelbaren Verkehrs solche Firmen berücksichtigt, die bereits vor Begründung des Syndikats für die ihm angehörenden Zechen den Absatz vermittelt hatten. Dabei ging es, solange ein grösserer Prozentsatz der Produktion ausserhalb des Syndikats stand, nicht ohne Härten ab, insofern Händler, die sowohl mit Syndikats- wie mit Nichtsyndikatszechen in Verbindung standen, vor die Wahl gestellt wurden, sich für die einen oder die anderen zu entscheiden.

Um den Absatz örtlich zu regeln, wurde das gesamte Absatzgebiet in die, auch den Verkaufsabteilungen innerhalb des Syndikats zugrunde gelegten Reviere eingeteilt und der Vertrieb der einzelnen Marken innerhalb eines Reviers nach Möglichkeit in eine Hand gelegt. Dadurch wurden die Händler im unbestrittenen Absatzgebiet zwar räumlich beschränkt, indem ihnen ein bestimmter Bezirk zugewiesen wurde, andererseits jedoch zugleich dadurch, dass sie eine Art Alleinverkaufsrecht erhielten, im Geschäft innerhalb ihres Bezirks sichergestellt. Ein Schritt weiter auf diesem Wege war der engere Zusammenschluss der Händler eines bestimmten Gebietes zu *Kohlenhandelsgesellschaften,* der im Jahre 1896 mit der Vereinigung der Syndikatshändler in Kassel unter der Firma „Glückauf, Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H." begann. Zurzeit bestehen folgende Gesellschaften dieser Art:

Rheinische Kohlenhandels- und Reedereigesellschaft m. b. H. in Mülheim a. d. Ruhr für Revier 20 bis 28,

Deutsche Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H. in Bremen für Revier 2,

„Westfalia", Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H. in Hannover für Revier 3 und 6,

Westfälische Kohlen- und Koksverkaufsgesellschaft m. b. H. in Magdeburg für Revier 7 und 29,

„Glückauf", Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H. in Kassel für Revier 17,

Westfälische Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H. in Dortmund für Revier 4 und 5,

Westfälische Kohlenverkaufsgesellschaft m. b. H. in Berlin für die Provinz Brandenburg, Schlesien, Posen und die Regierungsbezirke Stettin und Stralsund,

Westfälisches Kohlenkontor G. m. b. H. in Hamburg für Hamburg, Lübeck, Schleswig-Holstein, Nord-Hannover.

Der Zweck der Begründung war die Konzentration des Verkaufs nicht nur einzelner Marken, sondern sämtlicher Syndikatskohlen in der Hand der Gesellschaft für den ihr zugewiesenen Bezirk.

Unter den Kohlenhandelsgesellschaften ist von überragender Bedeutung die *Rheinische Kohlenhandels- und Reedereigesellschaft m. b. H. in Mülheim an der Ruhr,* gewöhnlich als *Kohlenkontor* bezeichnet. Sie bewirkt den Absatz der Zechenerzeugnisse rheinabwärts nach Holland, rheinaufwärts bis Strassburg-Kehl, die Streckenreviere 20 bis 28 einbegriffen, sowie einschliesslich der Schweiz, Vorarlberg und Tirol. Ausgeschlossen von dem Wirkungskreise der Handelsgesellschaft sind Frankreich und Belgien; jedoch bleibt ein Teil Frankreichs, der seit Jahren von den oberrheinischen Hafenplätzen, Lauterburg und Strassburg bedient wurde, der Kohlenhandelsgesellschaft überlassen. Der Beitritt zum Kohlenkontor wurde allen denjenigen Firmen offengelassen, von welchen in den Jahren 1901 bis 1903 durchschnittlich wenigstens 50000 Tonnen Kohlen, Koks und Briketts von Zechen des Kohlensyndikats für eigene Rechnung bezogen und im Geschäftsgebiete der Vereinigung zum Absatz gebracht sind. Doch wurde der Kreis der hiernach zur Beteiligung Berechtigten dadurch erweitert, dass auch Firmen, die nur durch Zusammenlegung mehrerer unmittelbar vom Syndikat kaufender Handelsgeschäfte die vorgeschriebene Mindestmenge erreichten, sowie solche Firmen, die nur unerheblich dahinter zurückblieben, aufgenommen wurden.

Dem Kohlenkontor ist der Alleinverkauf der Bergwerksprodukte mit Ausnahme von Hochofenkoks und Giessereikoks an Hüttenwerke in das ihm zugewiesene Interessengebiet übertragen. Im Interesse der östlichen Zechen erfolgt die Berechnung des Preises nicht ab Zeche, sondern frei Hafen Ruhrort, indem man zu dem Preise ab Zeche einen gleichen Frachtsatz unabhängig von der Lage der Zeche zuschlägt, und

zwar die Fracht Gelsenkirchen-Ruhrort in Höhe von 1,55 Mark pro Tonne. Würde ab Zeche verkauft, so würde der Absatz über die Rheinstrasse, deren alle Zechen als Absatzventil für ihre Erzeugnisse bedürfen, nur den westlichen Zechen, die dem Rhein nahe liegen, zugute kommen. Diese Berechnung der Fracht ist jedoch nicht erst mit Begründung des Kontors entstanden, sondern bereits unter der Herrschaft des freien Handels geübt worden. Die Massregel ist zum Teil aus den Lieferungsbedingungen, die vor Errichtung des Syndikats bestanden, mit herübergenommen worden.

Der für unmittelbaren Bezug vom Syndikat aufgestellte Grundsatz ist insofern durchbrochen, als das Syndikat sich zwar das Recht der Lieferung an Werke mit einem Selbstverbrauche von mindestens 6000 Tonnen ebenso wie die Lieferung an Eisenbahnen, Gasanstalten und Behörden vorbehalten hat, hiervon jedoch, abgesehen von der Lieferung an Eisenbahnen, nur ausnahmsweise Gebrauch machen darf und die Versendung solcher Art zu liefernder Mengen, falls der Wasserweg in Frage kommt, dem Kohlenkontor zu überlassen hat.

Die Begründung des Kohlenkontors war ein weiterer Schritt auf dem Wege gleichmässiger Preisentwicklung der syndizierten Erzeugnisse. Vor Errichtung des Syndikats hatte der Wettbewerb der Kohlenhändler auf der Rheinstrasse zu gegenseitigen Preisunterbietungen geführt. Mit dem Entstehen des Kohlensyndikats war zwar die einheitliche Gestaltung der Preise ab Zeche gewährleistet, die Händler unterboten sich jetzt aber in den Wasserfrachten und differenzierten dadurch den Preis frei Lieferungsort. Hierin ist durch Begründung des Kohlenkontors Wandel geschaffen. Die einschlägigen Bestimmungen des Vertrages lauten:

„Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat und die der Vereinigung beitretenden Firmen stellen der Vereinigung ihre Reedereien, Umschlagseinrichtungen, Lagerplätze und Brikettfabriken im Rahmen folgender Bedingungen zur Verfügung:

Jede der Vereinigung angehörende Firma hat Anspruch auf diejenigen Transportmengen pro Jahr, welche sie an Kohlen, Koks und Briketts vom Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat (einschliesslich

Kokssyndikat und Brikettverkaufsverein) oder von Zechen, welche dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat bis zum 31. Dezember 1903 beigetreten sein werden, im Durchschnitt der Geschäftsjahre 1901/02, 1902/03 und 1903/04 nachweislich für eigene Rechnung gekauft und bezogen, mit eigenem Material transportiert und im Interessengebiete der Vereinigung abgesetzt hat.

Die Firmen sind berechtigt und verpflichtet, die innerhalb dieses Rahmens ihnen zufallenden Mengen zu den festgesetzten Sätzen bei offener Schiffahrt über das Jahr verteilt zu transportieren.

Die Prüfung der jeder Firma hiernach zustehenden Transportmengen, getrennt nach Kahnraum und Schleppkraft, geschieht durch den ersten Aufsichtsrat.

Soweit die Beteiligten den ihnen nach diesen Bestimmungen obliegenden Transportverpflichtungen nicht nachkommen, sind sie im Umfange ihrer Minderleistung der Vereinigung für etwaige Mehrkosten haftbar, welche derselben durch die anderweitige Vergebung der betreffenden Transportmengen entstehen sollten.

Fehlendes Transportmaterial, sei es, dass der Bedarf über die Gesamtbeteiligung der hier in Betracht kommenden Reedereien hinausgeht, sei es, dass diese ihrer vertraglichen Transportverpflichtung in Bezug auf Schleppkraft oder Kahnraum nicht oder unzureichend nachkommen, darf nur die Vereinigung beschaffen.

Die Vereinigung wird die Transporte den einzelnen Firmen ratierlich unter tunlichster Berücksichtigung der bisherigen Löschstellen zuweisen.

Für den Transport von frei Waggon Ruhr-Rheinhäfen bis frei Schiff Rhein-Mainhäfen einschliesslich Versicherung und freies Lichten werden folgende Sätze vereinbart:

a) nach Mainz - Gustavsburg pro 10 Tonnen 25 Mark und zwar 12 Mark für Schlepplohn, 13 Mark für Kahnfracht;

b) nach Frankfurt a. M. - Offenbach und vorliegenden Mainstationen (zuzüglich der jeweiligen Mainkanalabgaben) pro 10 Tonnen 26 Mark, und zwar 12 Mark für Schlepplohn, 14 Mark für Kahnfracht;

c) nach Worms, Mannheim-Rheinau und Ludwigshafen am Rhein pro 10 Tonnen 26 Mark, und zwar 12 Mark für Schlepplohn, 14 Mark für Kahnfracht;
d) nach Maxau-Karlsruhe pro 10 Tonnen 30 Mark, und zwar 14 Mark für Schlepplohn, 16 Mark für Kahnfracht;
e) nach Lauterburg pro 10 Tonnen 35 Mark, und zwar 18 Mark für Schlepplohn, 17 Mark für Kahnfracht;
f) nach Kehl-Strassburg pro 10 Tonnen 42 Mark und zwar 23 Mark für Schlepplohn, 19 Mark für Kahnfracht.

Diese Sätze gelten für die ersten vier Jahre und können dann von vier zu vier Jahren geändert werden.

Kommt eine Einigung über die neu festzulegenden Sätze zwischen den Vertragschliessenden sechs Monate vor Ablauf der jeweiligen vierjährigen Perioden nicht zustande, so setzt der Aufsichtsrat des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats diese Sätze fest.

Die Lade- und Entladungseinrichtungen, die Lagerplätze und die Wasch-, Sieb- und Brechvorrichtungen müssen der Vereinigung zur Verfügung gestellt werden, und übernimmt die Vereinigung ihrerseits die Verpflichtung, die sämtlichen Einrichtungen der Beteiligten möglichst im bisherigen Umfange zu benutzen.

Die für die Benutzung der Einrichtungen zu leistenden Vergütungen werden von dem Aufsichtsrate der Vereinigung für Perioden von je drei Jahren festgesetzt, und zwar nach folgenden Grundsätzen:

a) In den Ruhrhäfen übernimmt die Vereinigung die Magazinpächte und vergütet die Verladekosten für die Magazine in Höhe der Selbstkosten auf Grund der in diesen Häfen üblichen Löhne;
b) in den oberrheinischen Häfen werden die Vergütungen festgesetzt nach Massgabe der bei den grösseren Firmen anzustellenden Ermittlungen über die Sätze, die sich bei ihnen in der Praxis herausgestellt haben, wobei vorausgesetzt ist, dass die betreffenden Firmen über zeitgemässe Einrichtungen verfügen.

Nach den vorstehenden Vertragsbestimmungen ist der Transport von Syndikatskohlen in Höhe der Summe derjenigen Mengen, die den

einzelnen Mitgliedern des Kontors bei der Begründung der Gesellschaft zugewiesen wurden, dem Kohlenkontor ausschliesslich, und zwar zu garantierten Sätzen zugeteilt. Diese Mengen betragen nach Mitteilung des Syndikats nur etwas mehr als ein Drittel der gesamten vom Kohlenkontor abgesetzten Mengen. Für die das Drittel übersteigenden Kohlenmengen ist das Kohlenkontor frei und nimmt die Frachtsätze aus dem freien Markt. Insoweit es jedoch den ausschliesslichen Vertrieb von Syndikatskohlen übertragen erhalten hat, liegt es in seiner Hand, wem und zu welchen Sätzen der Transport der freien Mengen zugeteilt wird. Mittelbar ist also die Beförderung von Syndikatskohlen im Absatzgebiet des Kontors von diesem monopolisiert, und auch ein etwaiger Vorteil in den Frachtsätzen der freien Schiffer gegenüber den mit dem Syndikat vereinbarten Sätzen kommt dem Kontor zugute. Ebenso wie der Transport erfolgt auch die Überladung und etwaige Lagerung in den oberrheinischen Umschlagshäfen gegen Vergütung zu vereinbarender Sätze für Rechnung des Kohlenkontors, so dass also die vom Kontor beziehenden Händler nur als Vermittler des letzteren tätig sind, soweit sie nicht als Transportvermittler eine gewisse Selbständigkeit durch ihren Speditionsbetrieb behalten.

Der hier gegebene kurze Überblick über die Entwicklung des Kohlenhandels und die Einheitsbestrebungen in der Kohlenförderung stehen in engstem Zusammenhange mit dem von Mathias Stinnes begonnenen, von seinen Nachfolgern fortgesetzten Werke.

Noch einmal sei hier auf die Anfänge zurückverwiesen. In seiner frühen Jugend Schiffer wie sein Vater, kauft Mathias Stinnes zwei Jahre nach seiner Selbständigmachung im Jahre 1810 mit seinem Bruder das erste Kohlenhock. Zehn Jahre später kann er in der denkwürdigen Eingabe an das Kgl. preuss. Finanzministerium, welche wir Seite 64 ff. wiedergaben, mit Stolz darauf hinweisen, dass er mit seinen eigenen Schiffen, Pferden und Leuten, nachdem der Absatz der Kohlen nach Holland versperrt war, Kohlen im Eigenhandel über Koblenz hinaus zuerst bis Mainz und mainaufwärts bis Frankfurt, demnächst bis Worms, Mannheim, später Karlsruhe und selbst bis Strassburg gebracht hatte.

In den fünf Jahren, in denen er dies Geschäft damals betrieb, nämlich von 1814 bis 1819, so sagt er, habe der Absatz, der fast allein in seiner Hand lag, sich von 1,2 Millionen bis 2,6 Millionen Zentner, also um mehr als das Doppelte gesteigert.

Wir sahen weiter, wie Mathias Stinnes mit der zunehmenden Bedeutung des Kohlenbergbaues an den Ruhrkohlenzechen als Kuxebesitzer einen vielfach entscheidenden Anteil nimmt, wie er die Bedeutung des Kohlenbergbaues und des Kohlenhandels mit dem Eintritt der Bahn als Verkehrsmittel in ihrem vollen Umfange erkennt und sich an dem Ausbau der Schiffahrt durch die Einführung der Dampfschleppkraft in die Schiffahrt so rege wie kaum ein Zweiter beteiligt.

Wir sahen endlich, wie er eigene Mutungen einlegt und bei seinem Tode neben der Beteiligung an 36 Gewerkschaften vier eigene Zechen hinterlässt, bei denen nur an einer sein Freund Honigmann durch Freikuxe beteiligt ist.

Im weiteren Verlauf der Geschichte des Hauses werden zwei dieser Kohlenzechen für das Bestehen der Firma und für den Wohlstand der Besitzer von entscheidender Bedeutung.

Der Erwerb der Zeche Carnap mit vier Schächten und der Ausbau dieser Zeche zur Zeche Mathias Stinnes bildet den vorläufigen Schlussstein im Bergwerksbesitz der Familie.

Wie der alte Mathias Stinnes nach jeder Richtung hin im Kohlenbergbau, im Kohlenhandel und nicht zuletzt in der Kohlenschiffahrt auf dem Rhein nicht nur die Fundamente seines eigenen Wohlstandes fand, sondern den entscheidenden Faktor im Wirtschaftsleben der Nation erblickte, so sind seine Nachkommen allen fortschrittlichen Regungen auf allen drei Gebieten gefolgt, ja, sie haben an Ihnen entscheidenden Anteil genommen.

Wir sehen, wie Gustav Stinnes, der Sohn des alten Mathias, bei der Gründung des Bergbauvereins in der dem Hause Stinnes gebührenden Form an entscheidender Stelle Anteil nahm.

Wir sehen in der neuesten Zeit, wie die gegenwärtigen Chefs des Hauses an den letzten Entwicklungsstadien des Kohlenverkehrs im Ruhrbezirk, wie wir sie soeben zu schildern versuchten, an entscheidender Stelle stehen.

Der jetzige Seniorchef der Firma, Kommerzienrat Küchen, hat in hervorragender Weise bei der Bildung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats mitgewirkt; bei der Bildung des Kohlenkontors wurden ausserordentlich umfangreiche Verhandlungen, welche dieser Bildung vorangingen in Duisburg, Ruhrort und Köln, durch ihn geleitet. Bei der am 31. Januar 1893 stattfindenden Sitzung, welche der Syndikatsbildung vorangeht, wird ausdrücklich hervorgehoben, dass die Stinnes-Zechen dem Vertragsentwurfe ohne jeden Vorbehalt zustimmten.

Über die Gründung des Kohlenkontors heisst es in der Rheinisch-Westfälischen Zeitung vom 9. Januar 1904:

„Am 12. Dezember 1903 ist in der Vorstands- und Aufsichtsratssitzung des Syndikats in Essen die Rheinische Kohlenhandel- und Reedereigesellschaft m. b. H. Mülheim (Ruhr) gegründet worden. Das Kapital beträgt 3 Millionen und wurde von den Gründern wie folgt übernommen: Syndikat: 1800000, Math. Stinnes 300000, Hugo Stinnes 300000, Franz Haniel & Co. 300000, Bergbau- und Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft Kannengiesser 300000 Mark. Die zum Beitritt für das Kohlenkontor vorgesehenen Firmen sind eingeladen worden, sich binnen 14 Tagen zu entschliessen, ob sie auf Grundlage der ihnen vorliegenden Vertragsbestimmungen dem Kontor als Gesellschafter beitreten wollen."

Ferner am 25. Januar 1904:

„In das Handelsregister des hiesigen Amtsgerichts ist die Rheinische Kohlenhandel- und Reedereigesellschaft m. b. H. Mülheim (Ruhr) eingetragen worden. Stammkapital 3 Millionen Mark. Geschäftsführer ist der Direktor Carl Weyhenmeyer zu Essen (Ruhr). Der Gesellschaftsvertrag ist am 12. Dezember 1903 festgestellt."

Am 31. Januar 1904 wird berichtet:

„In der gestrigen Sitzung des Kohlenkontors haben weitere 34 Händler mit über 50000 Tonnen Jahresbeteiligung den Vertrag vollzogen. Es fehlten drei Firmen, welche die Einladung nicht rechtzeitig erhielten. Bei der Gründung wurden in den Aufsichtsrat gewählt: Direktor Unkell und Bergrat Grassmann vom R. W. K. S., Gustav Stinnes von der Firma Math. Stinnes, Hugo Stinnes von der Firma Hugo Stinnes, Prokurist

Piper von der Firma Franz Haniel & Co., Kommerzienrat Kannengiesser von der Bergbau- und Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft Harpen und als weitere Mitglieder in Aussicht genommen: Kommerzienrat Huber von der Firma Raab Karcher & Co., Kommerzienrat Röchling von der Firma Gebr. Röchling und Karl de Gruyter von der Firma Jul. de Gruyter."

Endlich am 24. Februar 1904:

„Wie nunmehr bekannt ist, wird das am 1. April hier zu errichtende Kohlenkontor in dem jetzigen Geschäftshause der Firma Math. Stinnes am Froschenteich untergebracht werden. Da anderweitige Räume nicht zur Verfügung standen und Essen Anstrengungen machte, das Kohlenkontor dorthin zu bekommen, so hat die Firma Stinnes unserer Stadt zuliebe das Entgegenkommen bewiesen und ihre Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt."

So hat denn die grösste Kohlenhandelsgesellschaft Deutschlands ihren Sitz in den Kontorräumen aufgeschlagen, welche der um die gesamte Entwicklung des Kohlenverkehrs so hochverdiente alte Mathias Stinnes bereits erworben hat.

Die Beteiligungsziffer am Syndikat betrug bei der Gründung desselben für die Stinnes-Zechen:

| | | |
|---|---|---|
| Victoria Mathias | 253 308 | Tonnen |
| Mathias Stinnes | 263 151 | „ |
| Friedrich Ernestine | 197 199 | „ |
| Graf Beust | 197 511 | „ |
| Carolus Magnus | 163 999 | „ |
| insgesamt also | 1 075 168 | Tonnen |

gegenüber einer Gesamtbeteiligung von 107 Zechen mit zusammen 33 579 309 Tonnen.

Im Jahre 1907 war die Beteiligung der Stinnes-Zechen gestiegen für:

| | Steinkohlen: | Koks: | |
|---|---|---|---|
| Victoria Mathias | 452 900 | 145 060 | Tonnen |
| Mathias Stinnes | 1 321 000 | 148 195 | „ |
| Friedrich Ernestine | 368 100 | 99 260 | „ |
| Graf Beust | 456 100 | 66 760 | „ |
| Carolus Magnus | 324 200 | | „ |
| also zusammen | 2 922 300 | 459 275 | Tonnen. |

Die Zahl der Zechen, welche 1907 am Syndikat beteiligt waren, betrug 76, die Gesamtbeteiligung 77 961 334 Tonnen Kohlen und 14 145 850 Tonnen Koks.

Während also bei der Gründung des Syndikats der Anteil der Stinnes-Zechen etwa $^1/_{38}$ von der im Syndikat vertretenen Gesamtförderung betrug, ist derselbe bis zur Gegenwart auf $^1/_{26}$ gewachsen.

In den letzten Jahren ist ferner eine Reihe grosser Kohlenhandlungen mit ihrer Beteiligungsziffer am Kohlenkontor in den Besitz der Firma Math. Stinnes übergegangen.

Das Schiffahrtsmaterial von Math. Stinnes steht sowohl was Zahl und Grösse der Schleppdampfer anlangt, wie mit Rücksicht auf Zahl und Tragfähigkeit der Schleppkähne an erster Stelle. Sie bewältigt, wie wir bereits früher erwähnen konnten, den bei weitem grössten Anteil des gesamten Kohlenverkehrs auf dem Rhein.

# II. TEIL.

## FAMILIENGESCHICHTE DES HAUSES STINNES.

Mathias Stinnes, der Gründer des Hauses, dessen Geschichte hier niedergelegt ist, war der Sohn von Hermann Stinnes und Margarete Werntgen. Der Vater war Schiffer und verwaltete später das Kohlenhock der Familie Holverscheidt. Mathias Stinnes hatte fünf Geschwister, drei Brüder und zwei Schwestern, von denen zwei Brüder und eine Schwester älter, ein Bruder und eine Schwester jünger waren.

Der älteste Bruder war der am 20. März 1780 geborene Georg Stinnes, von welchem bei der Entwicklung des Hauses Stinnes häufig die Rede gewesen ist, der zweite Bruder Hermann war am 27. Juni 1782 geboren, die Schwester, Anna Stinnes, am 26. September 1784, die jüngeren Geschwister Johann Stinnes und Margarete Stinnes waren Zwillinge, ihr Geburtstag ist der 30. Oktober 1792.

Mathias Stinnes selbst erblickte das Licht der Welt am 4. März 1790. Wie es scheint, haben entweder der Tradition folgend oder weil ganz Mülheim zu damaliger Zeit im wesentlichen unter dem Zeichen des Kohlenhandels und der Schiffahrt stand, wenn auch damals noch in ganz bescheidenem Umfange, alle Brüder Stinnes sich zunächst dem gleichen Beruf gewidmet. Auch der Gatte von Anna Stinnes, Hermann Schnitzler, ist Schiffer.

Über die Jugendjahre von Mathias Stinnes ist wenig zu erfahren. Dass Mathias Stinnes aber eine für damalige Zeit sehr gute Schulbildung erhalten hat, geht aus einem noch vorhandenen Rechenbuche hervor, in welchem er Aufgaben der Regula de tri löst und, wie es scheint, hierbei bereits seine später so stark hervortretende kaufmännische Begabung zeigt.

Auch Mathias Stinnes ergreift den Schifferberuf, doch erfahren wir nicht, wo er seine Lehrjahre verbrachte. Jedenfalls haben dieselben

nicht sehr lange Zeit in Anspruch genommen, denn schon im Alter von 18 Jahren machte Mathias sich selbständig und gründete ein eigenes Geschäft, dessen Grundlagen dieselben waren, wie bei seinem Bruder Georg, nämlich Kohlenhandel und Kohlenschiffahrt.

Von Anfang an scheint auch in geschäftlicher Beziehung eine sehr enge Verbindung zwischen Mathias und Georg Stinnes bestanden zu haben, denn wie wir früher sahen, werden die Gebrüder Stinnes, unter denen immer Mathias und Georg zu verstehen sind, sehr häufig in zeitgenössischen Urkunden angeführt. Beide zeigen als Charakteristikum eine grosse geschäftliche Beweglichkeit und eine Weitsichtigkeit in ihren Unternehmungen, die zu damaliger Zeit jedenfalls nicht sehr häufig war; Mathias Stinnes selbst ist dabei wohl, wie es scheint, der Aktivere von beiden, da er den Umfang der Unternehmungen von vornherein insofern auf eine grössere Basis zu stellen sucht, als er nach der Anschaffung einer entsprechenden Flotte mit der Regierung in Geschäftsbeziehungen tritt und neben Lieferungen aller Art, wie dies im ersten Teil dieses Buches dargestellt ist, zu Unternehmungen schreitet, welche mit Kohlenhandel und Kohlenschiffahrt nichts zu tun haben. Dahin gehören die grossen von ihm ausgeführten Bauten (katholische Kirche in Kettwig, Düsseldorfer Brücke, Koblenzer Brücke) und die projektierten Strassenanlagen. Von den letzteren ist allerdings nur wenig zur Ausführung gekommen.

Die Unternehmungslust von Mathias Stinnes und seine überlegene geistige Höhe fanden bei seinen Brüdern und Verwandten, besonders aber bei Georg Stinnes eine ausgiebige Hilfe, wie denn überhaupt ein ganz eigentümlich fester Familiensinn die Träger des Namens Stinnes miteinander verband. Dieser Familiensinn zeigt sich, worauf wir bereits im allgemeinen Teil hingewiesen, besonders in der häufigen Unterstützung bei den wechselseitigen Geschäften, eine Unterstützung, welche in hervorragendem Masse in der Leistung von Bürgschaften in die Erscheinung trat.*)

*) Bei der Art, in welcher die Geschichte des Hauses Stinnes behandelt ist, lassen sich Wiederholungen nicht gut vermeiden.

In den Familienkreis wird dann auch sehr bald der Schwiegervater von Mathias Stinnes hineingezogen. Der junge Mathias heiratet bereits im Alter von 21 Jahren am 29. Januar 1811. Seine Frau Anna, geboren am 10. August 1789, ist eine Tochter des Schmieds Georg Springmann und seiner Frau Katharina geborene Nöllenburg zu Mülheim an der Ruhr. Anna Stinnes starb, nachdem sie 8 Kinder geboren hatte, am 16. Januar 1831.

Nach ihrem Tode heiratete Mathias Stinnes die Schwester seiner ersten Frau, Anna Maria Springmann, geboren den 2. Juli 1808. Sie starb, nachdem sie ihrem Gatten fünf Kinder geschenkt hatte, am 4. Juni 1865, überlebte Mathias Stinnes also um 20 Jahre.

Von dem starken Familienzusammenhalt sollen einige Beispiele hier gegeben werden. Diese Beispiele zeigen zugleich, dass trotz der Grösse der Stinnes'schen Unternehmungen entsprechend den Zeitläuften das flüssige Betriebskapital ein geringes war; sie zeigen auf der andern Seite, dass trotz der geringen Mittel der Unternehmungsgeist von Mathias Stinnes auch vor den grössten Schwierigkeiten nicht Halt machte und die entgegenstehenden Hindernisse erfolgreich zu besiegen wusste.

Am 1. Juni 1818, also 10 Jahre nach der Selbständigmachung von Mathias Stinnes, wird bereits die erste solche Bürgschaft für eine Regierungslieferung, nämlich für den Transport des Königlichen Salzes von Wesel und Ruhrort in die Faktoreien *) von Seiten des Kaufmanns Hermann Stinnes (Bruder von Mathias) und dem Schmied Georg Springmann (damals Schwiegervater von Mathias) für die Brüder Georg und Mathias Stinnes geleistet.

Wir hatten im ersten Teil bereits darauf hingewiesen, dass zur damaligen Zeit keinerlei Geldinstitute bestanden, welche für die Ausführung grosser Unternehmungen, selbst wenn dieselben für den Staat geschahen, also als absolut sicher anzusehen waren, liquide Mittel zur Verfügung stellen konnten; das Geldwesen lag vielmehr, soweit überhaupt Bankverkehr in Frage kam, in den Händen von Privatbankiers. Auf diese Zustände bezieht sich denn auch eine zweite Bürgschafts-

*) Siehe Seite 62.

erklärung, welche zwischen den Brüdern Stinnes am 15. März 1819 zustande kommt und welche nun bereits die Anbahnung eines grösseren Geldverkehrs zum Zweck hat. An dem gedachten Datum erklärt das Fürstliche Gericht der Herrschaft Broich auf Grund eines am selben Tage abgehaltenen gerichtlichen Protokolls,

„dass vor versammeltem Gerichte hierselbst erschienen ist der von Person wohlbekannte Kaufmann Herr Hermann Stinnes aus Mülheim mit der Anzeige, dass er und seine Gebrüder, die Kaufleute Georg Stinnes zu Ruhrort und Mathias und Johann Stinnes zu Mülheim mit dem Bankier Hermann Michael Fellner zu Frankfurt am Main in Handlungsverbindung zu treten gesonnen wären. Da aber dieser mit ihren Verhältnissen vielleicht nicht hinlänglich bekannt sei und deshalb zur Anknüpfung der gewünschten Handlungsverbindung etwaige Besorgnisse hegen möchte, die einem Banquier gegen einen nicht schon früherhin bekannten auswärtigen Kaufmann nicht zu verüblen wären, so wolle er Comparent, hiermit und Kraft dieses dem gesagten Herrn Michael Fellner sein zu Mülheim im Nothwege zwischen den Gärten der Witwe von Eicken und des Heinrich von Eicken kenntlich gelegenes Erbe mit den darauf neu erbauten Gebäuden und allen Zubehörungen und Rechten zur gerichtlichen Specialhypothek stellen, welche dem Herrn Michael Fellner für alle Forderungen haftete, welche er aus der jetzt anzuknüpfenden Handlungsverbindung sowohl an ihn Comparenten, als seine vorbenannten Brüder, Georg, Mathias und Johann Stinnes, sei es aus Wechseln, Anweisungen oder aus sonstigen Geschäften, erlangen möchte.

Zu diesem Ende überreichte Herr Comparent anliegende Taxe, worin durch die vereidigten Gerichtstaxoren das vorbeschriebene Erbe zu 14080 Reichsthaler coursmässig gewürdigt worden. Er bat bis zur Concurrenz dieses Abschätzungsvertrages eine Eintragung zur Sicherheit der etwaigen künftigen Forderungen und Ansprüche des Herrn Michael Fellner in die Hypothekenbücher zu verfügen und ermächtigte den Herrn Fellner hiermit, sich aus dieser Hypothek jederzeit bezahlt machen zu können. Zugleich erklärte Herr Comparent,

dass er bei dieser Pfandverschreibung auf alle dagegen etwa zulässige Einreden und Rechtswohlthaten wohlbedachtlicht verzichte, und insbesondere ihn gegen deren Wirksamkeit bei Forderungen, die der Herr Fellner an einen seiner vorbenannten drei Brüder käuflich erlangen möchte, die Einrede, dass er rücksichtlich dieser bloss als Bürge zu betrachten, nicht schützen solle, vielmehr solle für dergleichen Forderungen an seine Brüder, dass vorbeschriebene Unterpfand ebenso direct haften, als wenn die Forderungen durch ihn selbst entstanden wären, daher dann der Herr Fellner nicht schuldig sei zunächst seine Brüder dafür in Anspruch zu nehmen oder gar auszuklagen.

Schliesslich bat Herr Comparent, diese Hypothek und Sicherheitsbestellung gerichtlich zu bestätigen und ihm darüber zu seinem Gebrauche behufs der weiteren Beförderung an den Herrn Fellner eine glaubhafte Ausfertigung zu erteilen.

Da nun diese Sicherheitsbestellung und Hypothekverschreibung durch eine heutige Verfügung gerichtlich bestätigt worden, so wird über alles dieses für den Banquier Michael Fellner das gegenwärtige Document in glaubhafter Form erteilt, dabei aber nachrichtlich bemerkt, dass nach Ausweise der Hypotheken Acten auf dass zum Unterpfande bestellte Erbe eine für die Entreprise des Salztransports gestellte Caution von dreitausend Reichsthalern Berliner Courant haftet, und dasselbe zu Gunsten der Minnorennen Arnold Diergardt mit einem Capital von neunhundert Reichsthaler coursmässig beschwert ist."

Ob diese Bankverbindung in genügender Weise gewirkt hat, lässt sich nicht ohne weiteres nachprüfen, jedenfalls folgen in dem nächsten Jahre noch eine ganze Anzahl von Privat-Bürgschaften, so z. B. schon am 14. Dezember 1819, wo der Färbermeister Wilhelm von Felbert zu Mülheim eine Kaution von 1000 Talern für die Kaufleute Gebrüder Stinnes durch Verpfändung seines Wohnhauses nebst Zubehör stellt. Die Kaution dient als eine Sicherheit für eine Fouragelieferung an die Königlichen Magazine zu Düsseldorf, Krefeld, Neviges und Langenfeld. Am 29. September 1821 bürgt Georg Stinnes für seinen Bruder Mathias

durch Stellung einer Kaution von 2000 Talern als Sicherheit für die Lieferung von Gewehrschäften an die Königliche Gewehrfabrik in Saarn.

(Aber auch in Zeiten anderer Nöte unterstützten die Brüder sich gegenseitig in ausgiebiger Weise. 1823 wird der jüngste Stinnes jener Generation, Johann, wegen Einschwärzens von 80 Zentner Zucker vom Königlichen Oberlandesgericht Hamm zu einer Gesamtstrafe von 3497 Taler 20 Sgr. verurteilt. Da, wie es scheint, der Hergang dieses Einschwärzens nicht ganz klar liegt, geht Mathias Stinnes, der um diese Zeit durch seine Verbindungen mit den Behörden, durch die Bedeutung seiner Schiffahrts- und sonstigen Unternehmungen, durch die zur Zufriedenheit ausgeführten Lieferungen, endlich durch seine persönliche Freundschaft mit dem Oberpräsidenten von Westfalen, Freiherrn von Vincke, und durch seine durch diesen erlangten Beziehungen zu den höchsten Behörden in Berlin eine über das Durchschnittsmass weit hinausreichende soziale Stellung einnimmt, bis an den König Friedrich Wilhelm III. selbst. In einer Kabinettsordre erlässt im Jahre 1831 der König die dem Johann Stinnes auferlegte Strafe bis auf die Originalsumme der Gefälle, 100 Taler Strafe und die Gerichtskosten.)

Trotz des wachsenden Vermögens gehen, eben wegen des Mangels grösserer Kreditinstitute, die Bürgschaften bis gegen Ende des Lebens von Mathias Stinnes weiter. Die grösste dieser Bürgschaften wird im Jahre 1840 geleistet und zwar wiederum zum Zweck der Einleitung einer Verbindung mit einem grösseren Bankhause, diesmal A. Schaaffhausen in Köln. Die Bürgschaft beträgt 25000 Taler und wird von einem Mülheimer Bürger geleistet. Mathias Stinnes bestellt als Sicherheit dafür eine Hypothek auf sein in Mülheim belegenes Grundvermögen, welches nunmehr bereits 14 grössere Parzellen umfasst.

Die Schwierigkeit, zu jener Zeit bares Geld zu erhalten, ist ungewöhnlich gross gewesen. Wir sahen bereits früher, dass zur Durchführung seiner erheblichen Unternehmungen, deren absolute Zuverlässigkeit sowohl wie deren Nutzen für die Allgemeinheit, insbesondere auf dem Gebiet der Schiffahrt man anerkannte, Mathias Stinnes verschiedentlich versuchte, von der Ruhrschiffahrtskasse Vorschüsse zu

erhalten, aber, obwohl jene Kasse über beträchtliche Mittel verfügte, welche sie für ihren eigentlichen Zweck, die Regulierung der Ruhr, die Instandhaltung des Fahrwassers und die Verbesserung der Hafenanlage nicht bedurfte, infolge bureaukratischer Schwierigkeiten niemals ein solcher Vorschuss gegeben worden ist.

Das ist eigentlich erstaunlich, denn mit Stolz weisen Mathias und Georg Stinnes in der oben abgedruckten grossen Eingabe vom Jahre 1820 darauf hin, dass der Staat jährlich von ihnen nicht weniger als 80000 Taler gezahlt erhalte, nämlich aus Schiffahrtsabgaben und sonstigen Steuern, Gefällen u. dgl. mehr.

Unter solchen Umständen ist es um so erstaunlicher, dass die Unternehmungen von Mathias Stinnes den Umfang annehmen konnten, den wir geschildert haben. Das war eben nur möglich bei der durch keinen Misserfolg — und daran hat es auch nicht gefehlt — einzudämmenden Zähigkeit im Charakter von Mathias Stinnes und bei der Stetigkeit, mit welcher er die von ihm verfolgten grossen Ziele unbeirrt zu erreichen strebte.

Diese Charaktereigenschaften von Mathias Stinnes ruhen, wie seine ganze Lebensgeschichte zeigt, in gar keiner Weise auf der Grundlage einer materiellen Weltanschauung, im Gegenteil, bei seinen Unternehmungen leiten ihn in hervorragendem Masse, ja wohl ausschliesslich ideale Gesichtspunkte. Wir sehen das aus der mehrfach erwähnten grossen Eingabe vom Jahre 1820, in welcher die ganze Rheinschiffahrt unter einem einheitlichen Gesichtspunkte, nämlich dem der nationalen Bedeutung zusammengefasst ist. Wir sehen es in der unter den allergrössten Schwierigkeiten mit einer beispiellosen Gründlichkeit verfolgten Einleitung der Schleppschiffahrt, wir sehen es ferner in seiner Beurteilung der Bedeutung der Bahnen für sein engeres Vaterland, wir sehen es endlich in seinem gesamten Tun und Lassen.

Wäre das anders gewesen, so würden Männer von der Bedeutung eines Vincke, Friedrich Wilhelm Harkort, Dinnendahl und andere ihn nicht ihren Freund genannt haben; wäre es anders gewesen, so hätte der Familienzusammenhang zwischen ihm und seinen Brüdern nicht so

sein können, wie wir gesehen haben; wäre es anders gewesen, so hätte endlich nicht das überaus innige Verhältnis bestehen können, welches Mathias Stinnes mit seiner engeren Familie, mit seiner ersten und zweiten Frau und mit seinen Kindern verband.

Sehr selten sind die Beispiele, dass bis in das höchste Greisenalter hinein Kinder ihrem Vater eine solche, durch keine Wolke getrübte, pietätvolle Verehrung bewahren, wie sie alle Kinder von Mathias Stinnes ihrem Vater bewahrt haben.

Das ist besonders deshalb bemerkenswert, weil Mathias Stinnes seinen Kindern sich bei weitem nicht in der intensiven Weise widmen konnte, wie er seiner ganzen Charakteranlage nach es wohl gewünscht hätte. Seine vielen und grossen Unternehmungen hielten ihn einen grossen Teil seines Lebens von seiner Häuslichkeit fern. Der Umstand aber, dass seine erste und seine zweite Frau ihre Kinder in der Verehrung und Liebe für ihren Vater erzogen, spricht am besten für das innige Familienverhältnis und Familienglück, welches im Hause von Mathias Stinnes heimisch war.

Von Gestalt gross und kräftig, mit einer Körperkraft begabt, wie sie selten vorkommt, überall selbst mit angreifend, wo es not tat, gegen jedermann gleich freundlich, bei seinen Schiffern, Bergleuten und sonstigen Arbeitern als ein aus ihrer Mitte hervorgegangener, sich niemals überhebender Herr beliebt, von seinen zahlreichen Beamten als der stets das Richtige treffende, weitsichtige und ebenso humane Chef verehrt, bei den höchsten Staatsbeamten wegen seiner Charaktereigenschaften hoch geschätzt, steht das Bild von Mathias Stinnes als ein Markstein nicht nur in der Geschichte seiner Vaterstadt, sondern weit darüber hinaus in der Entwicklung der Rheinlande und damit unseres Vaterlandes. Nicht umsonst hat man Mathias Stinnes einen Platz auf dem Denkmal Friedrich Wilhelms III. zu Köln gegeben, einen Ehrenplatz unter den wenigen Vertretern von Industrie und Schiffahrt, welche als entscheidende Faktoren in der Entwicklung Rheinpreussens einer Verewigung auf jenem Denkmal für wert gehalten wurden.

Dass Mathias Stinnes sein Werk nicht als ein vorübergehendes betrachtet wissen wollte, dass er vielmehr in diesem Werke eine Schöpfung sah, deren Erhaltung in einer von ihm selbst bestimmten Form die beste Gewähr für das Wohlergehen seiner Nachkommen bilden würde, das beweist sein Testament, welches an sich eine meisterhafte Arbeit darstellt.

Nachdem die Bestimmungen für seine Witwe und alle Kinder, bis ins einzelne gehend, getroffen sind, nachdem über die Fortführung der Handlung und die Form, in welcher das zu geschehen hat, Bestimmung getroffen ist, sorgt er für die erforderliche Grundlage durch den § 11 des Testaments, der folgenden Wortlaut hat:

„Was den nach Bestreitung aller obgedachten und sonstigen Ausgaben sich herausstellenden jährlichen Reingewinn des Handlungsgeschäftes anbelangt, so will ich und verordne ich hiermit, dass eine Teilung des jährlichen Reingewinnes unter den Kindern nicht eher eintreten soll, bis der Betriebsfonds der Handlung mit Zurechnung des Wertes der zum Geschäfte erforderlichen Schiffe 500000 Thlr. beträgt. Bis dahin fliesst zur Beschaffung dieses Fonds alles zur Handlung, auch die Ausbeute von den Bergwerken".

Über den Bergwerksbesitz wird im § 12 bestimmt:

„Rücksichtlich meiner Beteiligungen an den im Essenschen Bergamtsreviere belegenen vier Steinkohlenzechen ‚Graf Beust, Ernestine, vereinigte Victoria Mathias und Carolus Magnus' verordne ich hiermit, dass solche von meinen zu Universalerben berufenen Kindern nicht sollen veräussert noch beschwert werden können. Sie sollen daher zwar die Ausbeute geniessen, die Bergwerksanteile selbst aber für meine dereinstigen Enkel conservieren müssen. Deshalb soll dann auch, wann das eine oder andere meiner Kinder kinderlos verstirbt, dessen Anteil an jenen Bergwerken ganz an die voll- und halbbürtigen Geschwister desselben fallen. War aber ein solches kinderlos verstorbenes Kind bereits verheiratet, so soll es seinen überlebenden Ehegatten den lebenslänglichen Genuss der Ausbeute von seiner Beteiligung an jenen Bergwerken vermachen können."

Von den dreizehn Kindern des alten Mathias Stinnes starben sechs schon im zarten Alter, nämlich die ersten drei Söhne, welche alle drei den Namen Hermann führten, und von denen jeder nur etwa ein Jahr alt wurde. Das sechste Kind ist wiederum ein Gustav Hermann, der ebenfalls nur ein Jahr alt wird. Das siebente Kind, Anna Karoline, stirbt 1826, drei Jahre alt. Auch der erste Sohn der zweiten Frau erhielt den Namen Hermann (Wilhelm Hermann). Er erreicht nur ein Alter von 22 Jahren und stirbt in Madeira. Eine Tochter Mathilde, geboren 1837, wird nur 6 Jahre alt, gestorben 1843. Beim Tode von Mathias Stinnes waren daher am Leben:

sein Sohn Georg Mathias, geboren den 21. Mai 1817
Katharina Margarete, geboren den 12. März 1819,
Johann Gustav, geboren den 29. August 1826,
Wilhelm Hermann, geboren 1833,
Anna, geboren den 1. September 1835,
Margarete, geboren den 22. November 1840 und
Hermann Hugo, geboren den 3. Dezember 1842.

Von der dankbaren Verehrung, welche die Kinder von Mathias Stinnes ihrem Vater nach seinem Tode bewahrten, gibt ein Dokument Kunde, welches hier als Zeugnis für diesen Familienzusammenhalt Platz finden soll:

„Vom fürstlichen Gericht der Herrschaft Broich wird nachstehende Verhandlung wörtlich dahin lautend:

Actum Mülheim in der Wohnung der Frau Witwe Mathias Stinnes, den 7. Juni 1845. Vor der unterzeichneten Gerichtsdeputation erschienen, von Person bekannt:

1. die Frau Witwe Mathias Stinnes, Anna Maria geb. Springmann,
2. deren grossjähriger Sohn, Kaufmann Herr Mathias Stinnes,
3. deren Tochter Fräulein Catharina Stinnes und
4. der Vormund der Minorennen Stinnes, Herr Johann Springmann, sämtlich hier zu Mülheim wohnhaft und ihre Depositionsfähigkeit versichernd. Von diesen Comparenten, erklärte der sub. 2 benannte Kaufmann Herr Mathias Stinnes und das sub. 3 benannte Fräulein Catharina Stinnes folgendes:

A. Unser seliger Vater hat zu seinem Testamente vom 25. März dieses Jahres das Concept zu einer zusätzlichen Verordnung hinterlassen, über dessen Reinschrift und Unterschrift ihn der Tod ereilt hat.

Dieses in seinem Nachlass vorgefundene, aber nicht unterschriebene Concept lautet:

„Zur Ergänzung meines Testaments vom 25. März ds. Js. verordne ich hiermit noch nachträglich, dass auch jedem meiner jüngeren Söhne, wenn sie der Militärpflicht genügen müssen, dieselbe Summe von 1000 Thlrn., welche im Testamente meinem Sohne Gustav ausgesetzt worden, ohne Abrechnung auf ihr Erbtheil verabreicht werden soll. Auch sollen, sobald sie der Elementarschule entwachsen sind, die zu ihrer weiteren Ausbildung und den Gymnasial- und höhren Studien erforderlichen Kosten ohne Anrechnung auf ihr Erbtheil, aus der für Rechnung meiner sämmtlichen Kinder fortzuführenden Handlung bestritten und somit von allen Kindern gemeinschaftlich getragen und hergegeben werden.

Wenn nun gleich diese intendirte Verordnung wegen mangelnder Unterschrift nicht zur Perfection gekommen ist, so nehmen wir solche doch, den Willen unseres seligen Vaters heilig haltend, hiermit für gültig an und wollen, dass wenigstens für unsern Theil dieselben gelten sollen. Wir machen uns daher andurch verbindlich, alles dasjenige, was, wie vorstehend darin ausgesprochen und angedeutet ist, nach Verhältniss unserer Betheiligung am Nachlasse unseren Halbbrüdern unbedingt zukommen zu lassen, als wenn jenes väterliche Codicill die vollkommenste Gültigkeit durch hinzugekommene Unterschrift erlangt hätte. Wir räumen hiermit überdem

B. unseren aus der zweiten Ehe unseres seligen Vaters abstammenden Geschwistern an denjenigen Immobilien, welche in dem väterlichen Testamente vom 25. März ds. Js. § 2 den Kindern erster Ehe zum Voraus beschieden sind, nämlich an dem Hause sub. Nr. 417, der Besitzung sub. Nr. 660 nebst Zubehör, den Gartenplätzen gegenüber der Friedrich-Wilhelmshütte zu Mülheim, dem Kohlenniederlageplatze zu Ruhrort und der Betheiligung an der

Sellerbeck gleiche Rechte mit den Kindern erster Ehe ein. Wir wollen daher mit denselben auch darin nur so in Theilung gehen, als wenn wir und die Kinder zweiter Ehe einer Ehe entsprossen und die § 2 und 3 im väterlichen Testamente gar nicht enthalten wären.

Es sollen daher die Einkünfte und die Lasten dieser Immobilien sowie diese selbst einen Theil der zwischen den beiderseitigen Enkelkindern gemeinschaftlichen Maasse ausmachen. So wollen wir es wenigstens für unsern Theil gehalten wissen, nur machen wir die Bedingung, dass auf keine Weise die vormundschaftliche Behörde dieserhalb eine Mitwirkung erlangen soll, und dass es uns frei bleibt, Verpachtungen oder selbst Verkäufe über jene Immobilien vorzunehmen und zwar ohne Concurrenz und ohne Einholung der Genehmigung der vormundschaftlichen Behörde, indem sich die aus zweiter Ehe abstammenden Kinder unbedingt damit begnügen müssen, dass sie von der Pacht und Miete sowie von den Kaufgeldern ihren Antheil erhalten.

C. Ausserdem bewilligen wir und setzen hiermit fest, dass unsere Mutter, die Witwe Mathias Stinnes geborene Anna Maria Springmann, solange sie sich nicht anderweitig verheiratet, das sub. Nr. 660 hierselbst belegene elterliche Haus, das Sterbehaus unseres seligen Vaters, mit den Kindern soll frei bewohnen können.

Die anwesende Frau Witwe Mathias Stinnes acceptirte für sich und ihre Kinder alle vorstehende Erklärungen und ein gleiches tat der Herr Johann Arnold Springmann als testamentarischer Vormund der Minorennen Stinnes zweiter Ehe.

Zugleich erklärten sämtliche Comparenten, dass dieser Act als ein unverbrüchlicher Vertrag gelten solle, sie gelobten sich daher auch dessen unverbrüchliche Festhaltung gegenseitig und baten um einmalige Ausfertigung zu Händen der Mutter Frau Witwe Mathias Stinnes. Vorgelesen, genehmigt und allerseits unterschrieben:

gez. Mathias Stinnes, gez. Catharina Stinnes,
gez. Joh. Arnold Springmann, gez. Anna Marie Stinnes.

g. O. u.

gez. Berghaus

hierdurch unter der Gerichtsunterschrift und Insiegel glaubhaft ausgefertigt.

Broich, den 9. Juni 1845.

Fürstliches Gericht der Herrschaft Broich."

Nachfolger von Mathias Stinnes wurde sein Sohn Georg Mathias Stinnes, genannt „das Mathisken". Er vermählte sich im Todesjahre seines Vaters, am 6. September 1845, mit Eleonore Weuste, Tochter des damaligen Bürgermeisters von Mülheim. Aus der Ehe gingen zwei Kinder hervor, Marie, geboren den 3. August 1848, vermählt mit Konrad Sohmann, und Helene, geboren den 22. Mai 1850, vermählt mit Heinrich von der Leyen.

Der jüngere Mathias Stinnes übernahm die Leitung des grossen Handlungshauses und der Rhederei seines Vaters in einer Zeit, zu welcher dieselbe in hoher Blüte stand. Die Zeitverhältnisse aber änderten sich in kurzer Zeit so, dass der jüngere Mathias vor einer überaus schweren Aufgabe stand, wenn er die grosse Zahl der eingeleiteten Unternehmungen auf der Höhe erhalten wollte.

Das Jahr 1848 warf seine Schatten bereits 2 Jahre vorher voraus. Im Jahre 1848 stockte Handel und Verkehr fast vollständig. Es entstand ausserdem, wie dies in unruhigen Zeiten zu geschehen pflegt, eine vollständige Geldstockung. Das Geld verschwand aus dem Verkehr und bei dem Mangel an grösseren Bankinstituten war es ungleich schwieriger als heute, grossen Verpflichtungen, die aus laufenden Geschäften sich ergaben, gerecht zu werden.

Man muss sich immer vergegenwärtigen, dass zu damaliger Zeit Geld- und Kreditwesen in Deutschland beziehungsweise in Preussen auf einer ganz andern Basis standen wie heute. Geld von aussen her kam wenig herein, im Gegenteil, durch die Freiheitskriege waren für damalige Zeiten ungeheure Summen aus Deutschland herausgegangen. Wer etwas übrig hatte, legte seine Ersparnisse in Grundbesitz an.

Handel und Industrie waren eben erst im Emporblühen begriffen, vom Ausland hatten sie erst wenig Geld ins Land bringen können. Die Fluktuation des Geldes geschah innerhalb der deutschen Grenzen. Das Nationalvermögen, mit einem Worte, war ausserordentlich klein und

befand sich noch nicht so in Bewegung, wie dies später mit der zunehmenden Wirkung von Handel, Industrie und Geldverkehr, mit dem sich ausbildenden Bankwesen, mit der Beteiligung der besitzenden Klassen an Unternehmungen aller Art, mit der Ausbildung des Börsenwesens endlich einsetzte.

Hieraus im wesentlichen erklärt sich die Schwierigkeit, in den geschilderten Zeitläuften die nötigen Mittel zu bekommen, hieraus erklärt sich der Entschluss, die Firma vorübergehend in eine Aktiengesellschaft zu verwandeln. Die Verpflichtungen bei den Gläubigern sind eben aus dem Mangel einheitlicher Kreditgewährung durch eine Bank entstanden und zwar in Formen, die uns heute mindestens fremdartig anmuten. Die Sachlage ist im Teil I dargestellt. Wir sind hier nur noch einmal darauf eingegangen, um die Schwierigkeiten zu kennzeichnen, unter denen das Erbe des alten Mathias angetreten wurde.

Mathias Stinnes der Jüngere starb am 13. April 1853.

Seine ihm im Alter folgende Schwester Katharina, geboren den 12. März 1819, heiratete am 25. November 1858 Gerhard Johann Hubert Küchen. Katharina Stinnes hat ihrem Vater Mathias besonders nahe gestanden. Abgesehen davon, dass sie seine älteste Tochter ist, muss sie durch ihre geistigen Eigenschaften, durch einen dem alten Mathias ähnlichen starken Zug von Energie, daneben aber auch durch die Fähigkeit der Anpassung an die Ideen ihres Vaters und die Fähigkeit, dieselben in ihrer ganzen Tragweite aufzufassen, für ihren Vater dasjenige Kind gewesen sein, welchem er sich am meisten anvertraute. Für das besonders innige Verhältnis zwischen Vater und Tochter und für den Umstand, dass Mathias Stinnes in seiner Tochter Katharina wohl das ihm innerlich am nächsten stehende seiner Kinder sah, ist der § 9 seines Testaments charakteristisch, in welchem er seiner Tochter ein besonderes Denkmal setzt. Der § 9 lautet:

> „Auch verordne ich hiermit, dass meiner Tochter Katharina Stinnes, solange sie unverheiratet, jährlich zweihundert Thaler Pr. Cour. und zwar ohne alle Anrechnung auf ihr Erbtheil ausgezahlt werden sollen, als ein ihr von mir beschiedenes Voraus für ihre mit so vieler kindlicher Liebe mir erwiesenen Dienste."

Katharina Stinnes ist aber für die Familiengeschichte deshalb besonders wichtig, weil sie die Mutter des jetzigen Seniorchefs der Firma Math. Stinnes, Kommerzienrat Gerhard Küchen, ist.

Der Gatte von Katharina Stinnes war, während die Firma Aktiengesellschaft war, Spezialdirektor und wurde nach Auflösung der Aktiengesellschaft und Wiederherstellung der Firma Math. Stinnes mit Johann Arnold Springmann stellvertretender Disponent. Gerhard Küchen der Ältere schied frühzeitig aus seiner Stellung aus, aber lediglich aus dem Grunde, weil nach einem Familienvertrage vom 1. Dezember 1855, in welchem die Art der Fortführung der Handlung nach der in Aussicht stehenden Aufhebung der Aktiengesellschaft festgesetzt wurde, im § 7 bestimmt war, dass die künftigen Ehemänner der Teilhaberinnen der Handlung Math. Stinnes von jeder Einmischung in die Geschäftsführung der Handlung ausdrücklich ausgeschlossen werden sollten. Obwohl daher nach weiter oben angegebenen Darlegungen Gerhard Küchen der Ältere in dem von der Firma herausgegebenen Zirkular, welches die Wiederherstellung der Firma Math. Stinnes anzeigt, ausdrücklich als stellvertretender Disponent bezeichnet wird, zog er es doch vor, um durch den eben erwähnten § 7 des Familienvertrages keine etwaigen Misshelligkeiten aufkommen zu lassen, freiwillig von jenem Posten zurückzutreten.

Übrigens ist es selbstverständlich, dass der frühere Spezialdirektor, der vom Beginn der Aktiengesellschaft an in derselben eine leitende Stellung einnahm, der Gatte des ältesten damals lebenden Kindes des alten Mathias, der stellvertretende Disponent während der ersten Jahre der Wiederverwandlung der Aktiengesellschaft in die Firma, auch späterhin den überaus wertvollen und günstigen Einfluss auf die Leitung der Geschäfte, wenn auch nicht in offizieller Stellung, behalten hat, einen Einfluss, der, solange Math. Stinnes Aktiengesellschaft war, für das Bestehen derselben und die Möglichkeit der Rückverwandlung in die Handlung Math. Stinnes von einer entscheidenden Bedeutung gewesen ist,

Gerhard Küchen der Ältere starb am 8. Dezember 1886. Er hinterliess als einziges Kind seinen Sohn *Gerhard* Karl Josef Küchen, geboren den 26. Januar 1861, den Seniorchef der Firma.

Von den Kindern des alten Mathias folgt auf Katharina, die Mutter Gerhard Küchens, der Sohn Johann Gustav, geboren am 29. August 1826, gestorben am 25. Februar 1878. Johann Gustav Stinnes wurde Chef der Firma nach dem Ableben seines Bruders Mathias im Jahre 1853, in einer Zeit, in welcher die Leitung der Geschäfte mehr als je einen ganzen Mann erforderte. Gustav Stinnes ist als Persönlichkeit seinem Vater Mathias ähnlich gewesen.

Auch ihn zeichnete der Stinnes'sche Familiensinn in hohem Masse aus, besonders freundlich war sein Verhältnis zu seiner zweiten Mutter, der zweiten Frau des alten Mathias, Anna Maria.

Gustav Stinnes vermählte sich am 12. Juli 1855 mit Auguste geb. Perez, der Tochter des vielbeschäftigten, in weiten Kreisen bekannten Arztes und Oberarztes des damaligen Knappschaftsvereins Dr. Perez. Er hinterliess bei seinem Tode sechs Kinder:

Mathias, geboren am 11. Juni 1856, gestorben am 20. April 1907. Mathias war verheiratet mit Adeline geborene Westermann.

Das zweite Kind von Johann Gustav Stinnes, Fanny, wurde geboren am 10. November 1857 und starb am 20. Juni 1883. Fanny Stinnes war verheiratet mit Dr. John von Haniel. Das dritte und vierte Kind von Johann Gustav Stinnes, eine Tochter Auguste und ein Sohn Hermann, erreichten die erstere nur ein Alter von einem Monat, der Sohn Hermann nur ein Alter von $2^1/_2$ Jahren.

Das fünfte und sechste Kind von Johann Gustav sind die Zwillingssöhne Gustav und Leo Stinnes, geboren am 27. Juli 1863.

Gustav Stinnes erhielt am 1. August 1889 Kollektivprokura in der Firma, am 1. Juni 1894 Einzelprokura, und im Juni 1896 wurde Gustav Stinnes geschäftsführender Teilhaber. Eine umfassende kaufmännische und bergtechnische Erfahrung hatte er vorher in seiner Tätigkeit auf den Zechen Mathias Stinnes und Rosenblumendelle, auf der letzteren in leitender Stellung, erworben. Ein reger Sinn für Wassersport aller Art und eine ausgiebige Beteiligung darin sind ihm charakteristisch, sie stehen in engem Zusammenhang mit den Interessen des von ihm geleiteten Schiffahrtsbetriebes des Hauses.

Gustav Stinnes ist Mitglied des Wasserstrassenbeirats für den Rhein-Herne-Kanal sowie Mitglied des Gesamt-Wasserstrassenbeirats, Mitglied des Aufsichtsrats der Rheinischen Kohlenhandel- & Rhederei-Gesellschaft m. b. H., Vorsitzender der Schifferbörse in Ruhrort, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mülheimer Bank, Vorsitzender der Ueberlandzentrale A.-G. in Regensburg, Vorstands-Mitglied des deutschen Schulschiff-Vereins. — Er vermählte sich am 16. Dezember 1908 mit Desirée Scholz, der Tochter des Obersten und Regimentskommandeurs des in Mülheim garnisonierenden 8. Lothr. Infanterie-Regiments Nr. 159.

Leo Stinnes übernahm im Oktober 1903 die damals gegründete Zweigniederlassung der Firma Math. Stinnes in Mannheim als Geschäftsführer, nachdem er seit dem 1. Oktober 1891 als Nachfolger der Firma Heinr. Glock die Vertretung der Firma in Mannheim inne gehabt hatte. — Er ist vermählt seit dem 7. Dezember 1895 mit Olga, geborene Andreae, und hat drei Kinder: Ilse, geboren den 3. Oktober 1896, Irma, geboren am 31. Oktober 1899, Leonie, geboren am 21. Oktober 1902. Im Jubiläumsjahre der Firma wurde ihm vom Grossherzoge von Hessen der Titel Kommerzienrat verliehen.

Von den Söhnen des alten Herrn Mathias und seiner zweiten Frau erreichte der älteste, der am 28. November 1833 geborene Wilhelm Hermann, nur ein Alter von 22 Jahren. Er starb am 29. Januar 1856 in Madeira, wohin ihn seine treu sorgende Schwester Katharina begleitet hatte.

Der letzte Sohn, Hermann Hugo Stinnes, geboren am 3. Dezember 1842, war verheiratet mit Adeline geborene Coupienne. Hugo Stinnes erreichte nur ein Alter von 45 Jahren, er starb am 14. Mai 1887.

Hugo Stinnes war seinem Bruder Johann Gustav Stinnes nach dessen Tode in der Geschäftsführung des Hauses Math. Stinnes gefolgt. Er hat dieselbe jedoch nur 9 Jahre ausüben können; bei seinem Tode ging die Stellung als Seniorchef der Firma auf Gerhard Küchen den Jüngeren über, nachdem für einige Monate Math. Stinnes, der älteste Sohn von Johann Gustav Stinnes, neben ihm als geschäftsführender Teilhaber gewirkt hatte.

Hermann Hugo Stinnes hinterliess bei seinem Tode vier Kinder: einen Sohn Heinrich, geboren am 8. Januar 1867, jetzt Regierungsrat

in Köln, verheiratet am 17. August 1900 mit Margarete Leonhard, deren Namen wir gleich begegnen werden.

Eine Tochter Annie, geboren den 1. April 1868, vermählt sich mit Fritz Fischer, Professor an der Universität Strassburg, einem Sohne des damaligen bekannten Arztes Fischer am Kölner Bürgerhospital, der neben Busch in Bonn die bedeutendste chirurgische Praxis hatte.

Der zweite Sohn, Hugo, wurde geboren den 22. Februar 1870, und ist verheiratet am 15. Juni 1895 mit Claire geborene Wagenknecht. Hugo Stinnes schied aus seiner Stellung als Prokurist im Hause Stinnes Ende 1892 aus und gründete ein eigenes Handlungshaus unter der Firma „Hugo Stinnes"; dagegen behielt er die Leitung des Bergwerksbetriebes der sogenannten Stinneszechen — so bezeichnet nach dem alten Mathias Stinnes — als zweiter Vorsteher und Mitglied der Direktion.

Der jüngste Sohn von Hugo Stinnes dem Älteren ist Gustav Ernst, geboren am 12. März 1878, verheiratet seit dem 6. August 1906 mit Dora geborene Guillaume.

Von den Töchtern des alten Mathias aus zweiter Ehe wurde Anna geboren am 1. September 1835, sie heiratete im Jahre 1857 Karl Vorster, den Mitinhaber der von alters her im Besitz der Familie Vorster befindlichen Papiermühle in Broich, geboren am 8. März 1834, und starb am 3. August 1886. Karl Vorster war ihr am 17. Dezember 1885 im Tode vorangegangen.

Sie hinterliessen vier Kinder: Anna, geboren am 24. Januar 1862, verheiratet mit Eduard Schroeder, Krefeld, dem Mitinhaber der bekannten Seidenfirma Wilh. Schroeder & Co.,

Karl, geboren am 30. Oktober 1864,

Mathias, geboren am 20. März 1867,

Hermann, geboren den 19. Juni 1873, gestorben am 6. Dezember 1902.

Die letzte Tochter von Mathias Stinnes und seiner Frau Anna Maria ist Gretchen, geboren den 22. November 1840, sie vermählte sich am 17. August 1875 mit Dr. Hermann Leonhard, einem Mülheimer, Sohn eines Mülheimer Arztes. Aus der Ehe gingen zwei Kinder hervor, Anna Maria, geboren am 2. Dezember 1876, gestorben am 16. Februar

1878, und Margarete, geboren am 4. Juni 1880, verheiratet mit Regierungsrat Heinrich Stinnes, dem vorher erwähnten Sohn von Hermann Hugo Stinnes. Sie starb bereits am 5. Februar 1903.

Frau Dr. Leonhard ist demnach das einzige noch lebende Kind des alten Herrn Mathias. Die charakteristischen Familienzüge treten bei Frau Dr. Leonhard in starkem Masse hervor. Dahin gehört in erster Linie die ausserordentliche Pietät für ihren Vater, der ausgeprägte Familiensinn, der den Angehörigen der Familie Stinnes eigen ist, die Anhänglichkeit an die Vaterstadt, endlich der den Abkömmlingen des alten Herrn Mathias übereinstimmend innewohnende Sinn, nicht nur dem Gemeinwohl, sondern insbesondere dem Einzelnen, wo immer Menschen leiden oder Bedürftigkeit sich geltend macht, hilfreich beizuspringen.

Es ist hier der Ort, der grossen Stiftungen zu gedenken, welche Margarete Leonhard mit ihrem Gatten ihrer Vaterstadt geschenkt hat. Dahin gehört in erster Linie die grossartige, im Jahre 1907 eröffnete, in der ganzen Gegend einzig dastehende Augenheilanstalt. Eine Beschreibung dieser Musteranstalt soll hier Platz finden:

Das in modernem Stil aufgeführte, an der Hingbergstrasse gelegene Gebäude, dessen Sockel aus blaugrauen Basaltlavablöcken besteht und dessen vortretende Architekturteile aus gelbgrauer Ettringer Lava gehauen sind, macht einen imposanten Eindruck! Es erhebt sich in einem ca. 5000 qm grossen modern angelegten Garten, auf einem vom Fabrikstaub unbehelligten Hügel im östlichen Teile des nach gerade 100jährigem Bestehen als Stadtgemeinde unlängst in die Reihe der Grossstädte eingetretenen Industrieortes und besitzt ausser einem kleineren, am nordwestlichen Hügelabhange gelegenen Kellergeschoss ein kaum unter dem Bodenniveau liegendes Untergeschoss, zwei Vollgeschosse und ein Dachgeschoss. Es befinden sich:

Im Kellergeschoss: Der Leichenkeller, eine Laboratoriumsküche (zur Zubereitung bakteriologischer Nährböden) sowie Räume zur Aufbewahrung von Gartenmöbeln, — Geräten etc. Im Untergeschoss: Die Wohnungen für den Verwalter und den Heizer, die Zentralheizung, der Säuberungsraum für neu aufzunehmende Kranke III. Klasse nebst

dem Desinfektionsraum, ferner der Aufbewahrungsraum für die Kleidungsstücke dieser Patienten, weiterhin die Koch-, Spül- und Putzküche nebst den Vorratsräumen und einem Zimmer für die Wirtschaftsschwester, ein grosses Gartenzimmer, zwei Reservezimmer sowie ein Stall für Versuchstiere.

Im I. Vollgeschoss gelangt man durch den Haupteingang des Gebäudes in einen geräumigen Flur, welcher das rechts gelegene Büro und das links gelegene Wartezimmer nebst den daran anstossenden Untersuchungs- und Abfertigungsräumen für die Ambulanz von den Krankenstationen und den übrigen Anstaltsräumen abschliesst. Dahinter folgen die breiten und hellen Korridore; zunächst ein kürzerer Querflur, der rechts zum Laboratorium, links zu einem gleichzeitig als Bibliothek und als Wartezimmer für Privatpatienten dienenden Vorzimmer führt, an das sich das Arbeitszimmer des leitenden Arztes anschliesst, das zugleich als Sitzungszimmer des Vorstandes dient. Von diesem Querflur geht im rechten Winkel der Hauptlängsflur ab, an dem linkerseits ausser einem Aufbewahrungsraum für Hausreinigungsgegenstände zwei nach Westen offene Veranden liegen mit herrlicher Aussicht auf die Stadt und deren Umgebung, während rechterseits ein photographisches Dunkelzimmer, das Wohn- und Schlafzimmer der Oberschwester, das gemeinschaftliche Wohn- und Esszimmer der Schwestern sowie Wohn- und Schlafzimmer des Assistenzarztes gelegen sind. Am Ende des Hauptlängsflurs zweigt sich der Querflur des westlichen Seitenflügels ab, an dem die Räume der Kinderstation gelegen sind. Links daran liegt die Teeküche, dann folgen zwei Krankenzimmer, je eins für Knaben und Mädchen (letzteres mit gedeckter Veranda), zwischen denen das Zimmer der Kinderstationsschwester sich befindet, das mit den beiden Krankenräumen durch Türen verbunden ist, sodass die Kinder auch nachts sich unter ständiger Aufsicht befinden. Rechts an diesem Korridor liegt der Teeküche gegenüber ein Isolierzimmer für Privatkinder bezw. für Säuglinge, die von der Mutter begleitet sind, sowie zwei Baderäume und Zubehör, während am Westende des Korridors ein grosser Tagesraum für Kinder und ein Solbaderaum sich befinden.

Dieser Korridoranlage entspricht diejenige in den übrigen Geschossen, mit denen sie durch drei Treppen verbunden ist; eine nächst dem Haupteingangsflur, die zweite im Mittelpunkt des Gebäudes (am Ende des Hauptlängsflurs) und die dritte am Ende des Westflügels.

Auf der erstgenannten Treppe gelangt man im II. Vollgeschoss zunächst zur Männerstation und zwar betritt man geradeaus den Tagesraum und links drei Krankenräume III. Klasse (einen mit zwei Betten, die beiden andern mit je sieben Betten); rechts von der Treppe befinden sich die Klosett- und Baderäume III. Klasse für Männer; ferner sind entlang dem Hauptlängsflur linkerseits offene Veranden sowie Klosett- und Baderaum für männliche Privatpatienten gelegen, rechterseits zunächst die Teeküche, dann ein Krankenzimmer II. Klasse, drei solche I. Klasse und das Zimmer der Stationsschwester.

An dem rechtwinklig daranstossenden Korridor des Westflügels sind die Räume der Frauenstation untergebracht, und zwar linkerseits nach der Südseite die Teeküche, zwei Krankenzimmer für je sechs Betten nebst Tagesraum mit offener Veranda, rechts am Ende des Westflügels, mit den Fenstern nach Westen und mit Veranden versehen, ein Krankenzimmer II. Klasse und eins I. Klasse für Frauen nebst dem dazu gehörigen Baderaum.

In der Mitte des Gebäudes, wo Männer- und Frauenstation zusammenstossen, liegt der Operationssaal und das Zimmer mit dem elektrischen Glühlicht-Schwitzbade, sodass diese Räume von beiden Stationen bequem zu erreichen sind, während die Kinder auf der Mitteltreppe leicht dorthin getragen werden können.

Im Dachgeschoss liegen im südlichen Flügel über der Männerstation III. Klasse Isolierräume für Männer mit ansteckenden Augenleiden oder gleichzeitigen sonstigen Infektionskrankheiten; am Ende des westlichen Seitenflügels über den Privatzimmern der Frauenstation Isolierräume für Frauen und Kinder. Getrennt davon durch den geräumigen Trockenboden befindet sich im Mittelbau am Ende des Hauptlängsflurs das gemeinschaftliche Schlafzimmer der Schwestern, ihm gegenüber das Mägdeschlafzimmer, jedes mit eigenem Baderaum. Der übrige Teil

des Dachgeschosses wird eingenommen von der Leinenkammer, von dem Bügelzimmer mit der heizbaren Mangel und von der Waschküche mit dem Dampfwaschapparat und der Wringmaschine (Zentrifuge) etc. In der einen Wand der Waschküche ist in einem von aussen zugänglichen Raum ein geteilter Bottich eingemauert, in dem infizierte Wäsche durch Lysollösung desinfiziert wird, ehe sie in die Waschküche gelangt.

Die Anstalt ist nach den neuesten Erfahrungen der Hygiene und Augenheilkunde erbaut: Die Wände sowie die massiven (in Eisen gestampften) Betondecken sind an allen Ecken und Kanten abgerundet. Die Ecken der Fussböden in allen Korridoren und Räumen sowie die Ecken der Treppen an der Wandseite sind in Terazzo gearbeitet und ebenfalls abgerundet; die Fussböden selbst sind in den Baderäumen sowie im Operationszimmer ganz aus Terazzo gearbeitet, während die der übrigen Räume und der Korridore Linoleumbelag auf Zementputz erhalten haben.

Sämtliche Wände und Decken sind mit abwaschbarer Emaillefarbe in hellen Tönen gestrichen, die Wände der Koch-, Spül- und Putzküche sowie der Teeküchen, ferner diejenigen der Baderäume und des Desinfektionsraumes sind in Höhe von 1,50 bis 2,00 Meter in weissen Platten abgedeckt; an den Korridorwänden sind die Türöffnungen, die Nischen der Wasserzapfstellen, sowie die in Schulterhöhe befindlichen Wandteile mit weissen Glasursteinen versehen; im Operationszimmer sind die Wände in ca. 2 Meter Höhe mit grossen Milchglasscheiben verblendet, auch die Fensterbänke bestehen dort aus Milchglas, in den übrigen Räumen aus Granit. Sämtliche Wandplatten sind „gebunden", das heisst in den Wandebenen eingelassen, sodass die berüchtigten Staubleisten fehlen.

Die Erwärmung des Gebäudes erfolgt durch eine Zentral-Niederdruck-Dampfheizung. Zur gelegentlichen Sommerheizung, zur Dampfbereitung für die Waschküche und zur Warmwasserbereitung dient ein besonderer Kessel, an den sämtliche Kranken-, Bade- und Wirtschaftsräume angeschlossen sind, sodass aus allen Toiletten- und sonstigen Zapfstellen jederzeit warmes und kaltes Wasser in beliebiger Mischung zu erhalten

ist. Auch die Waschtoiletten für Patienten III. Klasse befinden sich nicht in einem besonderen Raum, sondern sind in den Krankenzimmern selbst angebracht.

Alle Räume sind mit einer Winter- und Sommerentlüftungsanlage versehen, die über das Dach hinausgeführt ist.

Die Beleuchtung in allen Räumen ist elektrisch, mit Ausnahme der Korridore und der Küche, diese haben Gasbeleuchtung; ausserdem sind Anschlüsse an die Gasleitung an anderen notwendigen Stellen vorhanden (Teeküchen, Laboratorium etc.)

In der Kochküche befindet sich ein Herd für Kohlen- und Gasfeuerung, drei an den Dampfkessel angeschlossene und ausserdem mit Gasfeuerung versehene Kochkessel dienen zum Kochen von Milch, Kartoffeln und Suppe. Auch die Waschmaschine ist an die Zentralheizung zur Dampfentnahme angeschlossen.

Ein durch alle Etagen gehender, die Kochküche mit den Teeküchen bequem verbindender Speiseaufzug sowie ein im Mittelpunkt des Gebäudes gelegener Wäscheaufzug erleichtern den Wirtschaftsbetrieb. Diese Aufzüge sowie die Maschinen der Waschküche und die heizbare Mangel werden durch Elektromotore angetrieben. Je ein besonderer Motor transformiert den hiesigen Drehstrom in Gleichstrom für den elektromedizinischen Universalapparat und den grossen Elektromagneten (Innenpolmagnet, System Klingelfuss).

Auch die sonstige innere Einrichtung zur Pflege und Behandlung Augenkranker ist den modernsten Anforderungen angepasst.

Besonderer Wert ist auf die hygienische und dauerhafte Ausgestaltung der Nebenräume, namentlich auch der Badeeinrichtungen gelegt worden. Badewannen aus englischer Fayence (Feuerton) mit Duschevorrichtung sind fast überreichlich vorhanden.

Die nach Zeichnung angefertigten, dem Baustil entsprechenden, in ihren Formen möglichst glatt und einfach gehaltenen Möbel sind im Vor- und Arbeitszimmer des leitenden Arztes, im Wohnzimmer der Oberschwester und des Assistenzarztes in dunkel Eiche gearbeitet; in allen übrigen Räumen sind sie mit crêmefarbener, abwaschbarer

Emaillefarbe gestrichen, ebenso auch die eisernen mit Spiralfederboden und Rosshaarmatratzen versehenen Bettstellen.

In den geräumigen Untersuchungszimmern befinden sich die modernsten Apparate und Instrumente zur Untersuchung des äusseren und inneren Auges, zur Prüfung der Sehschärfe, des Gesichtsfeldes und des Farbensinnes, desgleichen auch zur Untersuchung des ganzen Körpers und seiner einzelnen Organe; denn eine grosse Anzahl von Augenerkrankungen ist verursacht durch Allgemeinleiden oder Erkrankungen einzelner Körperorgane.

In dem Dunkelzimmer befinden sich ausser den Einrichtungen für die Augenspiegeluntersuchungen, dem Ophtalmometer und dem Scioscop zur obj. Bestimmung des Brechzustandes des Auges, die elektrische Lampe zur Durchleuchtung des Augapfels, die binoculare Zehender-Westiensche Hornhautlupe sowie das Czapskische Hornhautmikroskop, welche es ermöglichen, den vorderen Augapfelabschnitt auch bei starken Vergrösserungen zu betrachten.

Das reichlich ausgestattete Laboratorium gestattet in ausgedehntestem Masse die von der modernen Medizin mit Recht geforderten chemischen, mikroskopischen, pathologisch-anatomischen und bakteriologischen Untersuchungen auszuführen, sodass ausser der praktischen Seite der Augenheilkunde auch die wissenschaftliche zu voller Geltung kommt, zu deren Unterstützung noch die sehr reichhaltige Bibliothek dient.

Würdig der zur Untersuchung notwendigen Einrichtungen sind diejenigen zur Behandlung der Augenleiden und der sie verursachenden Erkrankungen des übrigen Körpers. Ausser den andern zeitgemässen Behandlungsarten ist für die elektrotherapeutischen Methoden ein elektrischer Universalapparat vorhanden, der die verschiedenen Arten des elektrischen Stroms liefert; der hydrotherapeutischen Kalt- und Warmwasserbehandlung dienen die reichlichen Badeeinrichtungen; während zur Heilung der neben andern Berufskrankheiten gerade den Industrie- und Bergarbeiter häufig befallenden rheumatischen Erkrankungen das den „Bettschwitzkuren“ weit überlegene und angenehmere elektrische Glühlichtschwitzbad in Anwendung kommt; — für die Heilung der

vielen skrophulösen Drüsen- und Augenleiden, von denen gerade die Kinder unserer Arbeiterbevölkerung mit Vorliebe befallen werden, sind die Soolbäder bestimmt.

Entsprechend dem jetzigen Stande der aseptischen Wundbehandlung ist auch das Operationszimmer eingerichtet, um die verschiedensten Operationen am Auge und der dazugehörigen Umgebung unter den notwendigen Vorsichtsmassregeln zum ungestörten Heilverlauf auszuführen. Neben dem sonstigen reichlichen Instrumentarium befindet sich im Operationszimmer ein besonderer für Augenoperationen von Professor Kuhnt konstruierter Beleuchtungsapparat, der das ganze Operationsfeld mit hellem elektrischem Lichte bestrahlt, ferner ein sogenannter Riesen-Elektro-Magnet (Innenpolmagnet, System Klingelfuss), mittelst dessen ins Augeninnere eingedrungene eiserne Fremdkörper entfernt werden können, sodass auch die im Industriegebiet nicht seltenen äusserst schweren und nicht nur das verletzte, sondern auch das unversehrte Auge mit Erblindung bedrohenden Verletzungen in nicht zu ungünstigen Fällen einer guten Heilung mit teilweiser, manchmal sogar vollständiger Erhaltung des Sehvermögens zugänglich sind.

Sowohl die klinische Behandlung der in die Anstalt aufgenommenen Augenkranken als auch die ambulante Sprechstundenbehandlung derselben erfolgt durch den Chefarzt und einen in der Anstalt vorhandenen in der Augenheilkunde bewanderten Assistenzarzt. Die Sprechstundenzeit in der Anstalt ist vormittags von 9½ bis 12½ Uhr. Arbeitsfähige und zu dieser Zeit unabkömmliche Kranke erhalten nachmittags von 6 bis 7 Uhr Rat und Hilfe, dringende Fälle werden selbstverständlich jederzeit behandelt.

Zur Pflege der Kranken sind 7 Schwestern des Diakonievereins in Zehlendorf bei Berlin in der Anstalt stationiert, darunter die Oberschwester, die den Krankenpflegebetrieb leitet, und zwei Wirtschafts-schwestern, denen die Sorge für die Beköstigung der Anstaltsinsassen obliegt. Die sonstige wirtschaftliche Verwaltung liegt in den Händen eines Verwalters, der gleichzeitig das Bürowesen innehat.

Auf die Pflege und Beköstigung der Anstaltsinsassen wird auf Wunsch der Stifter ein ganz besonderer Wert gelegt, der nur verwirklicht

werden kann durch peinliche Auswahl des Pflegepersonals, namentlich aber durch die reichen pekuniären Zuwendungen, die der Anstalt durch die Stiftung zufliessen; denn dass sich eine derartig eingerichtete Anstalt durch die Einkünfte aus den Verpflegungssätzen der Privatpatienten sowohl als besonders der Mitglieder von Krankenkassen erhalten kann, war von vornherein und ist auch für die Zukunft ausgeschlossen, selbst wenn sie, — vorläufig für 25 Krankenbetten eingerichtet — die auf 65 Betten berechnete, vollzählige Belegschaft erreicht.

Die Anstalt ist hauptsächlich gegründet zur unentgeltlichen Pflege und Behandlung unbemittelter Augenkranker jeder Konfession. Die Berechtigung dazu wird erlangt durch Antrag des Chefarztes an eine Kommission von Vorstandsmitgliedern, die über die Bedürftigkeitsfrage entscheidet. Jedoch finden auch Mitglieder von Krankenkassen, Berufsgenossenschaften etc. und Privatpatienten gegen entsprechende Zahlung Aufnahme. Ausser Augenkranken werden noch Rekonvaleszenten von nicht ansteckenden, sonstigen Krankheiten zum Zwecke der Erholung gegen entsprechende Vergütung aufgenommen. Die Kosten für Behandlung und Verpflegung unbemittelter Kranker werden ebenfalls aus dem Stiftungsfonds bezahlt.

So erfüllt diese Stiftung nicht nur ihren Hauptzweck als Wohltätigkeitseinrichtung, sondern sie gibt auch nichtbedürftigen Augenleidenden und Erholungsbedürftigen des regen und anstrengenden Industriebezirks Gelegenheit, Besserung und Genesung zu suchen.

Die Anstalt steht gegenwärtig unter der ärztlichen Leitung des Dr. Otto Stuelp als Chefarzt, der mit dem verstorbenen Dr. Leonhard, einem in der Augenheilkunde bedeutenden Forscher, viele Einzelheiten für die Konstruktion der Anstalt selbst noch festgesetzt hat.

In Ergänzung zu dieser Augenheilanstalt steht eine für das evangelische Krankenhaus gemachte Stiftung, aus welcher insbesondere die Instrumentensammlung des Krankenhauses dauernd ergänzt und auf der Höhe gehalten wird.

An weiteren Stiftungen wandte Frau Dr. Leonhard der Stadt zu: den Bismarcksturm und den Spielplatz auf dem Kahlenberg.

Die Verwaltung der Augenheilanstalt untersteht einem Kuratorium, in welchem als Vertreter der Stadt der Oberbürgermeister, als Vertreter der Stifter Kommerzienrat Küchen und als Vertreter der ärztlichen Wissenschaft der jeweilige Kreisarzt Sitz und Stimme haben. Das Kuratorium entscheidet unter anderem über die Aufnahme aller zur unentgeltlichen Behandlung sich meldenden Patienten.

Die Einbeziehung des Kreisarztes in das Kuratorium der Augenheilanstalt ist übrigens die Folge einer auch beim evangelischen Krankenhaus durch Kommerzienrat Küchen durchgesetzten Massnahme, nach welcher die leitenden Ärzte als die best orientierten und dazu berufenen Sitz und Stimme im Kuratorium des evangelischen Krankenhauses haben.

Im Jahre 1903 stifteten die Zwillingsbrüder Gustav und Leo Stinnes zum Andenken an ihre Eltern ein Kapital von Mark 100000.—, vereinigt in einer „Gustav und Auguste Stinnes-Stiftung“ und bestimmt zur Unterstützung von Armen zu Weihnachten jeden Jahres.

Über weitere bestehende Stiftungen von Familiengliedern des Hauses Stinnes können Angaben hier aus persönlichen Gründen nicht gemacht werden.

Die dritte Generation des Hauses Stinnes sieht ihren Seniorchef in Gerhard Küchen, dem Sohn der ältesten Tochter des alten Herrn Mathias, Katharina, und ihres Gatten Gerhard Küchen, der, wie wir sahen, als Spezialdirektor und später als stellvertretender Disponent, bis wenige Jahre nach seiner Heirat den Interessen des Hauses Stinnes erhebliche Dienste zu leisten vermochte.

Wie Katharina Küchen ihrem Vater geistig überaus nahe stand, wie der alte Herr Mathias in seiner Tochter eine Art Erbin seines geistigen Vermächtnisses erblickte, so ist dieses Vermächtnis auch auf ihren Sohn übergegangen.

Wir sahen bereits im allgemeinen Teil dieses Buches, dass der neueste Aufschwung der Handlung Math. Stinnes von der Übernahme der Geschäfte durch Gerhard Küchen datiert.

Die Schwierigkeiten, einen solchen Aufschwung durchzusetzen, sind nicht gering gewesen. Nach der Wiederübernahme aller Geschäfte durch

die Firma Math. Stinnes nach der Periode der Aktiengesellschaft, nach der kurzen Wirkungszeit, welche dem zweiten und dritten Sohn von Mathias Stinnes, Gustav Stinnes und Hugo Stinnes dem Älteren, beschieden war, fanden sich in den Teilhabern der Math. Stinnes'schen Handlung vorwiegend weibliche Mitglieder. Die männlichen Nachkommen von Gustav und Hugo Stinnes waren zu jung, um in dem Geschäft damals hervortreten zu können; die eigenartige Gestaltung des Familienvertrages hatte, wie wir ebenfalls gesehen haben, die Ehemänner der weiblichen Nachkommen von Mathias Stinnes von jeder aktiven Beteiligung an der Leitung des Geschäftes ausgeschlossen, der mächtig anwachsende Wettbewerb anderer Firmen hatte das Haus Math. Stinnes aus seiner früheren leitenden Stellung verdrängt.

Das Verdienst von Gerhard Küchen ist es, diese leitende Stellung der Handlung Math. Stinnes wiederhergestellt zu haben. Weg und Mittel dazu waren nicht nur die ererbten und von seiner Mutter Katharina gepflegten Traditionen, sondern vor allen Dingen das Talent, nicht unter, sondern neben sich Mitarbeiter arbeiten zu lassen und ihnen die entsprechenden Stellungen anzuweisen, Mitarbeiter, welche seine Absichten nicht nur zu begreifen, sondern zu unterstützen vermochten.

Abgesehen von den durch die Natur der Sache ihm gegebenen Mitarbeitern, den männlichen Teilhabern der Firma, welche durch den Familienvertrag in ihre Rechte einrückten und sich nach jeder Richtung hin, ebenfalls der Tradition folgend, den Ansichten von Gerhard Küchen anschlossen, bleibt es ein Verdienst des Seniorchefs, ohne Ansehung der Person die richtigen Leute an die richtigen Posten gestellt zu haben, oder, was kein minderes Verdienst ist, sie, wie die alten, bewährten, schon in der zweiten oder dritten Generation im Hause Math. Stinnes beschäftigten Beamten an ihren Posten belassen zu haben. Nur auf diese Weise konnte es gelingen, die in althergebrachten Bahnen sich bewegende, für eine gewisse Zeit aus ihrer leitenden Stellung verdrängte Handlung den Anforderungen der neuesten Zeit anzupassen und damit wieder an die Spitze zu bringen.

Wir verweisen dabei auf die bereits im ersten Teil gekennzeichneten Etappen, den Aufkauf grosser Reedereien und Kohlenhandelsgesellschaften, besonders aber auf die Mitwirkung bei der Vereinigung der Interessen des Kohlenbergbaues in der Syndikatsbildung, die allein geeignet war, gegenüber einem wilden Wettbewerb Stetigkeit in die Produktion, in den Absatz, damit aber in die allgemeinen Verhältnisse und nicht zum letzten in die soziale Lage der arbeitenden Bevölkerung zu bringen. Die endlosen Verhandlungen in Ruhrort, Duisburg und Köln, welche der Bildung des Kohlenkontors vorangingen, wurden durch G. Küchen als Vorsitzenden geleitet.

Die Ausführung einer solchen Aufgabe musste bei den ausgedehnten Beziehungen, welche gerade Kohlenbergbau, Kohlenhandel und -Schiffahrt in der Gegenwart gewonnen haben, sehr schwierig sein, um so mehr, als zur Erfüllung dieser Aufgabe neben der eigentlichen geschäftlichen Tätigkeit die Beteiligung an öffentlichen Interessen aller Art eine nicht zu umgehende Bedingung war.

In den letzten 20 Jahren haben sich Vereinigungen aller Art gebildet, die auf den Zusammenschluss bestimmter Interessen und die Vertretung dieser Interessen hinarbeiten. Dass der Seniorchef der Firma Math. Stinnes solchen für die allgemeinen Interessen geschaffenen Vereinigungen angehören musste, ist selbstverständlich. Neben dem Amt als Vorsitzender des Grubenvorstandes der Stinneszechen ist Kommerzienrat Küchen Vorsitzender der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Vorstandsmitglied des Allgemeinen Knappschaftsvereins, Vorsitzender und Delegierter einzelner Geschäftsausschüsse desselben, Delegierter der Knappschafts-Berufsgenossenschaft, Mitglied des Wasserstrassenbeirats, des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen (dessen Vorsitzender Gustav Stinnes ist), Mitglied des Aufsichtsrates im Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat, 2. Vorsitzender der Mülheimer Handelskammer, Vorstandsmitglied des deutschen Schulschiffvereins; ausserdem sind es eine grosse Reihe von Ehrenämtern, die neben der ausgedehnten Tätigkeit als Chef der Firma und sonstigen geschäftlichen Verbindlichkeiten Kraft und Zeit in Anspruch nehmen.

Die Beschäftigung mit diesen Interessen, die leitenden Stellungen, welche Gerhard Küchen in diesen Vereinigungen seit längerer Zeit inne hat, führten von selbst zur Beschäftigung mit der Politik im allgemeinen. Die eigenartigen Verhältnisse im rheinisch-westfälischen Kohlenbezirk bezw. in der engeren Heimat Mülheim-Ruhr und dessen Umgebung, die völlige Veränderung des Bevölkerungsbildes, welches durch die Arbeiterschaft der Kohlenbergwerke, durch den Zuzug fremder Stämme, der Polen, Italiener und sonstiger Arbeiterklassen eine vollkommene Verschiebung der Verhältnisse hervorgebracht hat, machen eine solche Betätigung in der Gegenwart schwerer als je. Nicht mehr die Interessen der angesessenen Bevölkerung sind es, welche heute im politischen Leben dieses deutschen Gebietsteiles entscheiden, sondern eine aus materiellen und scheinbar idealen Interessen zusammengesetzte, zum grösseren Teil sich gegenseitig bekämpfende Agitationspolitik, welche ohne alle Rücksicht auf das wirkliche Gedeihen der Bevölkerung, des Landesteiles und seiner Zukunft nur auf den jeweiligen Erfolg einer politischen Partei sieht.

Wir hätten diesen Ausflug aufs politische Gebiet nicht gemacht, wenn nicht gerade bei der Entwicklung des Hauses, mit dem sich dieses Buch beschäftigt, eine durchaus entgegengesetzte Lehre sich ergäbe. Das Haus ist gross geworden durch die Stetigkeit der Aktion, durch die idealen Gesichtspunkte, welche den Gründer des Hauses leiteten und welche, von seinen Nachfolgern aufrecht erhalten, in der Gegenwart, den veränderten Verhältnissen entsprechend, erweitert sind. Auf diesem Wege, aber nur auf diesem, ist es gelungen, ein einheitliches Ganzes zu schaffen, dessen Angehörige von den Leitern des Hauses bis zum Letzten sich nicht mehr nur als bezahlte Arbeiter eines grossen Unternehmens, sondern als Mitarbeiter an einem grossen Werke fühlen.

Wäre dieses Verhältnis nicht vorhanden gewesen und von den Leitern des Hauses in den hundert Jahren seines Bestehens nicht gepflegt worden, so hätte das Unternehmen diese Ausdehnung gar nicht annehmen können; wäre eine solche Art der Geschäftsführung, die jedem seinen Wirkungskreis und die Erfolge seines Wirkungskreises in vollem Masse

liess, nicht gewesen, so wären die Resultate nicht vorhanden, die nicht in materieller Hinsicht den Erfolg bedeuten, sondern in moralischer, und die sich darin ausdrücken, dass durch zwei und drei Generationen hindurch die Angehörigen derselben Familien in der Firma tätig sind.

Nicht auf die in leitenden Stellungen sich befindenden Beamten allein kommt es hierbei an, sondern vor allen Dingen auf die grosse Menge der auch in untergeordneten Stellungen befindlichen Mitarbeiter der Firma, von denen ganze Familien, wie z. B. im Reedereibetriebe, durch Generationen hindurch bei der Firma Math. Stinnes tätig sind.

Bei der sehr bedeutenden Zahl der von der Firma beschäftigten Personen ist es klar, dass durch die Stetigkeit der Entwicklung, durch die konsolidierte Form des ganzen Unternehmens, durch den Umstand, dass nicht Fremde, sondern immer die Familie Stinnes und ihre Angehörigen die Leiter und ersten Arbeiter der Firma sind, zwischen eben diesen Leitern und den Tausenden in ihrem Betrieb beschäftigten Arbeitern ein Verhältnis gegenseitigen Vertrauens hergestellt wird, welches bei Unternehmungen, die nur auf Zinsbarmachung ihres Anlagekapitals, ohne persönliches Moment und ohne ideale Gesichtspunkte, nur auf Erweiterung des Besitzes hinarbeiten, niemals vorhanden sein kann.

Eben dieses gegenseitige Vertrauen, gegründet auf ein nunmehr durch drei Generationen sich fortsetzendes Zusammenarbeiten, schafft in sozialpolitischer Hinsicht eine weit sichere, für die Gesamtheit wichtigere Basis, als die Zusammenwürfelung grosser Arbeitermassen nur für bestimmte Zwecke und auf kurzfristige Zeiten sie hervorbringen kann.

Der grosse Wert, der in alten Firmen, deren Betriebe viele Menschen beschäftigen, zu suchen ist, ist ein wichtiger Faktor im Staatsleben an sich; er gewinnt an Bedeutung, wenn die in solchen Betrieben beschäftigten Mitabeiter in der führenden Stellung des Hauses, welches ihnen Brot gibt, einen Erfolg ihrer eigenen Tätigkeit zu erblicken gewohnt sind.

Diese Gesichtspunkte des gegenseitigen Vertrauens zwischen den Chefs und den Angestellten erhalten zu haben, bei seinen Arbeitern überall den Ruf zu geniessen, mit strenger Gerechtigkeit die Anteilnahme

an dem Geschick jedes Einzelnen zu verbinden und unter einer mitunter rauhen Aussenseite das Gefühl tiefen menschlichen Mitempfindens, auch mit dem Geringsten, zu verbergen, das sind charakteristische Eigenschaften des gegenwärtigen Seniorchefs.

In der geschäftlichen Tätigkeit sowohl wie in den so innig damit zusammenhängenden Familienbeziehungen ist Gerhard Küchen seit dem Eintritt seiner beiden Vettern Gustav und Leo in die Leitung wesentlich unterstützt worden. Die Einigkeit der drei Chefs ist niemals getrübt worden. Auch in den beiden Mitchefs ist das Gefühl der Zusammengehörigkeit zwischen ihnen selbst, dem Stab der Beamten und den Tausenden im Betrieb beschäftigten Arbeitern lebendig und so stark ausgeprägt, wie dies, als Erbe des alten Mathias erscheinend, sich kaum in einem ähnlich grossen Unternehmen wiederfindet.

Aber nicht nur in den Angehörigen seiner Firma findet G. Küchen die für einen so grossen Betrieb notwendige Unterstützung, sondern vor allen Dingen in seiner eigenen Häuslichkeit.

Gerhard Küchen heiratete am 14. Juli 1887. Frau Agnes Küchen geborene Natorp ist die Tochter eines Lehrers ihres Gatten. Ihr Vater war damals erster Oberlehrer und Professor am Gymnasium zu Mülheim-Ruhr.

Oskar Natorp stand zu der Familie Stinnes als Lehrer in mannigfaltigen Beziehungen. Ausser Gerhard Küchen hatte er auch die beiden andern jetzigen Chefs, Gustav und Leo Stinnes, zu Schülern.

Von der weiblichen Linie derselben Generation waren Marie, die Tochter von Georg Mathias Stinnes, später verehelichte Sohmann, und Helene, später verehelichte von der Leyen, seine Schülerinnen, da Oskar Natorp gleichzeitig Prorektor der höheren Mädchenschule war.

Frau Agnes Küchen geborene Natorp stammt aus einer alten Pastorenfamilie. Ihr Grossvater, Ludwig Natorp, war Ober-Konsistorialrat und Vize-Generalsuperintendent der Provinz Westfalen zu Münster. Der Urgrossvater, Johann Heinrich Bernhard Natorp, war Seelsorger in Werden an der Ruhr, später in Gehmen im Münsterlande, endlich in Gahlen an der Lippe. Zur Zeit des 30jährigen Krieges treten zwei Pastoren Natorp geschichtlich hervor, und bereits 1572 ist ein Johann Natorp

Pfarrgeistlicher in Rellinghausen. Die Familie Natorp hat enge Beziehungen zu Fr. A. Krummacher, mit dessen Familie sie sich zweimal verschwägerte

Auch in der Natorpschen Familie bilden Tradition und Familienzusammenhang charakteristische, stark hervortretende Züge.

Dieses Familienerbteil sowie die im Elternhause genossene vorzügliche Erziehung bildeten sichere Grundlagen dafür, dass Frau Küchen die grossen Aufgaben ihres Gatten sowohl wie seine Arbeitslast und seine Ziele nicht nur würdigen, sondern ihm Mitarbeiterin und Mitstreiterin im Leben werden konnte.

Ein vielbeschäftigter Mann kann eine solche Mitarbeit nicht entbehren. Sorgen und Freuden eines viel bewegten Lebens bleiben nicht im Kontor zurück, sondern übertragen ihre Wirkungen auch auf das Familienleben. Nur dann wird der Arbeit des Mannes ein Erfolg beschieden sein, wenn diese Arbeit von seiner Gattin verstanden wird, wenn er in seinem eigenen Hause sich auszusprechen vermag, wenn neben dem Zauber der geordneten Häuslichkeit, welche Wolken des Aussenlebens hinwegzuscheuchen vermag, das Verständnis und die Anteilnahme an seiner Lebensarbeit auch innerhalb seines Heims ihm Ruhe und Zuversicht gibt.

Aus der Küchenschen Ehe gingen fünf Kinder hervor. Der älteste Sohn Gerhard wurde am 27. Mai 1888 geboren und studiert gegenwärtig Ingenieurwissenschaft auf der technischen Hochschule zu Charlottenburg.

Die älteste Tochter, Catho, wurde geboren am 2. Juli 1889, die zweite Tochter Marianne am 4. Mai 1891, die dritte Tochter Irmgard am 12. Oktober 1893 und die jüngste Tochter Margarete am 24. September 1898.

Die vierte Generation des Hauses Math. Stinnes, soweit dieselbe voraussichtlich an der alten Firma Anteil behalten wird, umfasst daher ausser den Kindern von Kommerzienrat Küchen nur noch die drei Kinder von Leo Stinnes.

Wir haben uns in dieser Darlegung auf den direkten Stamm des alten Herrn Mathias beschränkt, weil die vorstehende Familiengeschichte nur insoweit in Betracht kommt, als sie mit dem Hause Math. Stinnes, das heisst der Handlung, in Zusammenhang steht.

# III. TEIL.

## DAS HAUS MATHIAS STINNES IN DER GEGENWART.

# I. Die Reederei Mathias Stinnes.

Wir haben in dem ersten Teil dieses Buches versucht, die geschichtliche Entwicklung des letzten Jahrhunderts mit Bezug auf das für die Kultur der Gegenwart wichtigste Hilfsmittel, die Kohle, in kurzen Umrissen zu geben; wir haben ferner versucht, abgesehen von der Gewinnung der Kohle, ihren Vertrieb auf Ruhr und Rhein und daneben die Entwicklung der Schiffahrt beider Ströme darzustellen; wir haben endlich die wesentlichen Abschnitte in der Ausgestaltung des Kohlenverkehrs in wirtschaftlicher Beziehung und des Kohlenhandels darzulegen und in jedem Falle den Anteil festzustellen, welchen Mathias Stinnes und seine Nachfolger daran gehabt hatten und gegenwärtig haben.

Die hier nachfolgenden Kapitel sollen den gegenwärtigen Stand des Hauses Stinnes umfassen, sie sollen den Abschluss der hundertjährigen Geschichte bilden und späteren Geschlechtern den Beweis liefern, dass die Gegenwart hinter den grossen von Mathias Stinnes vorgezeichneten Zielen in keiner Weise zurückgeblieben ist: dass es wirklich ein Jahrhundert fortschreitender Entwicklung war, welchem diese Blätter gewidmet sind.

Der Besitzstand der Reederei Math. Stinnes im Jubiläumsjahre 1908 beläuft sich auf 21 Schleppdampfer und 85 eiserne Schleppkähne. Von den Schleppdampfern sind 12 Raddampfer und 9 Schraubendampfer. Die Durchschnittslänge der Raddampfer beträgt 72 Meter, die Breite 8,5 Meter; die grossen Schraubendampfer sind durchschnittlich 38 Meter lang und 6,8 Meter breit; bei den kleinen Schraubendampfern beträgt die Länge im Durchschnitt 24 Meter, die Breite 5 Meter. Die Maschinen der Raddampfer indizieren von 800 bis 1400 Pferdestärken. Die letzteren sind demnach die grössten auf dem Rhein tätigen Schleppdampfer. Ihre

Maschinen übertreffen, wie wir bereits früher angeben konnten, ziemlich erheblich die Leistung der ersten transozeanischen Dampfer, welche von Deutschland aus vor 50 Jahren in Fahrt gesetzt wurden.

Die Maschinen der grossen Schraubendampfer indizieren von 400 bis 700 Pferdestärken, die der kleinen Schraubenschlepper von 150 bis 245 Pferdestärken. Die Schraubendampfer sind bis auf 3 kleinere Schiffe Doppelschraubendampfer. Die Erbauung der Radschleppdampfer begann, wie wir oben sahen, im Jahre 1844 mit dem Mathias Stinnes I; der Bau der Schraubendampfer begann 1879. Von den eingestellten Dampfern sind im Laufe der Jahre natürlich viele ausrangiert und durch neue ersetzt worden.

Von ausserordentlicher Bedeutung für allgemeine deutsche Interessen ist der Umstand, dass der deutsche Schiffbau gegenwärtig auch auf dem Rheinstrom sich das ihm gebührende Feld erobert. Es ist ein Verdienst der Firma Math. Stinnes, dass sie in den letzten 20 Jahren ausschliesslich deutsche Werften mit der Erbauung ihrer Schleppdampfer betraut hat, und dieses Vertrauen ist durch die Leistungen der deutschen Werften vollauf gerechtfertigt worden.

Die grossen Schleppdampfer des Rheinstromes wurden bis Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts ausschliesslich im Auslande, in England, Holland und der Schweiz (Escher, Wyss & Co., Zürich) gebaut. Einige deutsche Firmen, darunter die Firmen Janssen & Smylinsky in Hamburg, F. Schichau in Elbing und Gebr. Sachsenberg in Rosslau a. d. Elbe, hatten zwar schon Ende der siebziger Jahre mit Erfolg einige Schleppdampfer für rheinische Reedereien geliefert, hatten jedoch mit allerhand Vorurteilen zu kämpfen und konnten nur ganz allmählich festen Fuss fassen. So bestellte, dem Beispiele der damaligen jungen Reedereifirmen, Johann Faber in Duisburg und Gebr. Mellinghof in Mülheim, folgend, die Firma Math. Stinnes in Mülheim an der Ruhr im Jahre 1885 den Radschleppdampfer Mathias Stinnes V bei Gebr. Sachsenberg in Rosslau a. d. Elbe; jedoch mit der Bedingung, dass der Schiffskörper nach ihren Angaben und Zeichnungen in Holland auf der Werft in Feyenoord gebaut werden müsste. Das Schiff erhielt

eine Zweizylinder-Compoundmaschine von 700 indizierten Pferdestärken mit vier Kesseln für 6,5 Atmosphären Überdruck, Schaufelräder nach dem Zweiarmsystem mit den damals ganz neu eingeführten eisernen gekrümmten Schaufeln. Der Schiffskörper wurde aus Eisen hergestellt. Die Schleppleistung sollte betragen drei Kähne mit 2000 Tonnen beladen bei dem zur damaligen Zeit geringen Kohlenverbrauch von 750 Kilogramm Steinkohlen pro Stunde. Die Schleppvorrichtung blieb die altgebräuchliche, d. h. die Schleppstränge wurden an den Schleppollern festgelegt und per Hand aufgeholt.

Da die Ausführung und Leistungen zufriedenstellend waren, wurde die Firma Gebr. Sachsenberg zwei Jahre später mit dem Umbau des Raddampfers Mathias Stinnes III betraut. Hier handelte es sich um den teilweisen Umbau einer noch verhältnismässig neuen von der Firma Escher, Wyss nach modernen Prinzipien gelieferten Zweizylinder-Compoundmaschine von etwa 1000 indizierten Pferdestärken. Dazu kamen neue Schaufelräder mit eisernen gekrümmten Schaufeln (die alten Räder hatten gerade Holzschaufeln). Durch den Umbau wurde eine 15 bis 20 Prozent höhere Leistung erzielt und damit nach etwa wiederum zwei Jahren (1889) der Anstoss zum Bau des Raddampfers VI gegeben. Dieser erhielt bei einer Länge von 69,50 Meter, einer Breite von 8,11 Meter den verhältnismässig geringen Tiefgang von 1,15 Meter. Hier wurde eine Dreizylinder-Expansionsmaschine (Triple-Compound), damals die zweite dieses Systems, welches seitdem bei den Schleppdampfern auf dem Rheinstrome vorherrschend geblieben ist, eingebaut. Zur Erreichung des genannten geringen Tiefgangs waren kleine Kessel mit geringem Gewicht erforderlich. Um aber den nötigen Dampf für vier Kessel mit 11,5 Atmosphären Überdruck zu erzielen, kam Unterwindgebläse zur Anwendung.

Die garantierte Schleppleistung betrug 2500 Tonnen in vier Kähnen, und der Kohlenverbrauch 550 Kilogramm pro Stunde.

Eine weitere Neuerung bestand darin, dass im Mittelschiff je zwei Kapstans mit vertikalstehenden Spindeln, welche durch besondere, im Maschinenraum befindliche Dampfmaschinen in Betrieb gesetzt werden,

aufgestellt wurden, um die schweren Schleppstränge schneller aufholen zu können.

Im Jahre 1892 ging die Firma zum Bau des bis vor wenigen Jahren grössten Radschleppdampfers VII über. Auch dieser, wie der vorhergehende, wurde in Rosslau bestellt und gebaut und von dort elbabwärts über die Nordsee nach dem Rhein übergeführt. Er hat eine Länge von 72 Meter, eine Breite von 8,84 Meter und einen Tiefgang, weil nur für Fahrten auf dem Mittelrhein bestimmt, von 1,40 Meter. Die Maschine hat 1200 indizierte Pferdestärken, demnach etwa 400 mehr als Nr. VI. Die Konstruktion der Maschinen- und Kesselanlage ist im übrigen derjenigen von Nr. VI entsprechend. Die Schleppleistung wurde garantiert, vier eiserne Kähne mit 5000 Tonnen bei 900 Kilogramm Kohlen pro Stunde. Diese Schleppleistung von 100000 Zentner wird auch heute noch ohne besondere Beanspruchung von Maschine und Kesseln mit Leichtigkeit erreicht. Als besonderer Fortschritt ist bei diesem Schiff noch die Einführung von Dampfsteuer- und Dampfankerwinde zu bezeichnen. Bis dahin musste sowohl die Ankerwinde als auch die Steuervorrichtung mit Hand bedient werden.

Im Jahre 1901 folgte Nr. IX, ein etwas grösserer Typ als Nr. VI, aber wesentlich kleiner als Nr. VII.

Die Länge beträgt 70,80 Meter, die Breite 8,45 Meter und der Tiefgang 1,25 Meter. Das Unterwindgebläse ist bei diesem Schiff wieder verlassen worden, statt dessen wurden aber nun zwei Kessel von wesentlich grösserer Heizfläche als die vier auf Nr. VI eingeführt; wie denn mit diesem Schiff das Vierkesselsystem auch für die nachfolgenden verlassen worden ist. Das Gewicht ist bei zwei Kesseln geringer, auch arbeiten sie ökonomischer. Der Kesseldruck ist ausserdem von 11,5 auf 13 Atmosphären erhöht worden. Bei den Trossenaufholmaschinen trat insofern noch eine Verbesserung ein, als dieselben mit horizontaler Spindel und mit direktem Dampfantrieb angeordnet wurden. Die beiden dann folgenden Nr. II und Nr. XXI, der erstere im Jahre 1903 und der andere 1905, beide wiederum in Rosslau erbaut, weichen nur wenig von einander ab. Nr. XXI ist bei gleicher Breite zwei Meter länger

als Nr. II. Maschinendimensionen sind bei beiden Schiffen dieselben. Dagegen beträgt die Kesselheizfläche der beiden Kessel von Nr. II 439,7 Quadratmeter und bei Nr. XXI 460 Quadratmeter, der Kesseldruck bei ersterem 13,25 Atmosphären, beim letzteren 14,0 Atmosphären. Die Trossenaufholwindenvorrichtung ist bei diesen beiden Schiffen wiederum besser und zweckentsprechender ausgeführt worden. Sie haben auf Deck stehend im Vorderschiff je vier Trossenwinden mit den dazugehörigen Leitrollen und Trossenklemmen, um die einzuholenden Trossen nicht nur schnell aufwickeln, sondern auch während des Schleppens firen zu können. Diese Winden werden durch eine gemeinschaftliche besondere Dampfmaschine angetrieben.

Im Laufe des Jahres 1909 wird die Firma Math. Stinnes wiederum den grössten und leistungsfähigsten Radschleppdampfer des Rheinstromes besitzen. Der im Bau begriffene neue Dampfer Nr. XXII erhält eine Länge von 75 Meter, eine Breite von 8,90 Meter und einen Tiefgang von nur 1,275 Meter. Die Maschine wird 1500 Pferdestärken indizieren. Zwei Riesenkessel (je 4,30 Meter Durchmesser) von zusammen 552 Quadratmeter Heizfläche und einem Überdruck von 15 Atmosphären liefern den erforderlichen Dampf.

Sie erhalten die in den letzten Jahren immer mehr und mehr eingeführte Dampfüberhitzung und zwar sogen. Rauchröhrenelementenüberhitzer nach Schmidt's Patent. Die Schleppleistung ist für 6400 Tonnen gleich 128000 Zentner in vier Kähnen garantiert, bei einem stündlichen Kohlenverbrauch von nur etwa 1000 Kilogramm Stinnes'scher Bootskohle. Mit diesem Dampfer, der auch elektrische Beleuchtung erhält, marschiert die Firma Math. Stinnes wiederum an der Spitze sämtlicher Rheinreedereien.

Bei dem engen Zusammenhang zwischen Schiffbau und Reederei, bei der grossen Rolle, welche ferner gerade die Werft der Gebr. Sachsenberg in der Entwicklung des Baues von Flussdampfern gespielt hat und gegenwärtig spielt, sei es gestattet, über die Werft selbst einige Angaben hier zu machen.

Die im Jahre 1844 in Rosslau an der Elbe gegründete Firma Gebr. Sachsenberg beschäftigte sich in den ersten zwei Jahrzehnten ihres

Bestehens mit dem Bau von landwirtschaftlichen Geräten, Dampfmaschinen, Ziegeleimaschinen, Apparaten für Brennereien und Papiermaschinen. Die Werft, zunächst nur zur Ausführung von Reparaturen, wurde erst im Jahre 1866 durch Erwerb eines Landkomplexes an der Elbe angelegt; doch vergrösserte sich diese Werft in kurzer Zeit derart, dass sehr bald mit dem Bau von ganzen Schiffen begonnen werden konnte. Das erste Schiff war ein Räderdampfer von 60 Meter Länge mit einer 40pferdigen Maschine. In den Jahren 1870/73 wurden sechs Kettenschleppdampfer von je 180 Pferdestärken gebaut; 1876 der erste Dampfbagger, 1878 sechs Dampfer mit zusammen 1250 Pferdestärken, 1879 fünf Dampfer mit zusammen 930 Pferdestärken, 1880 zehn Dampfer mit zusammen 1750 Pferdestärken. Waren diese Schiffsbauten auch natürlicherweise alle für die Elbe und die mit dieser in Verbindung stehenden Wasserstrassen bestimmt, so erlangte die Firma durch die solide Ausführung derselben in kürzester Zeit einen Ruf, welcher bald Bestellungen vom Rhein und von Übersee zur Folge hatte. Bereits 1881 wurde der erste Dampfer für den Rhein gebaut, es war ein Doppelschrauber von 520 indizierten Pferdestärken.

Die grösste Entwicklung fand die Schiffswerft von Gebr. Sachsenberg sodann in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, wo sie durch ihre Radkonstruktion mit beweglichen Schaufeln dem ganzen Flussschiffbau neue Bahnen wies. Dem hierdurch herbeigeführten grossen Erfolge verdankte sie zahlreiche und anhaltende Bestellungen auf Radschleppdampfer grösster Leistung für Rhein und Elbe, auf welchen beiden Flüssen die Firma im Bau von Raddampfern sich bis heute die weitaus erste Stelle bewahrt hat.

Im Jahre 1893 wurde die Kesselschmiede von der in der Stadt gelegenen Maschinenfabrik abgetrennt und in die neben der Werft liegende Askania-Fabrik verlegt. Die letztere Fabrik war bereits 1867 von der Firma erworben, und es war die darin betriebene Papierfabrik als solche bis 1887, wo sie durch Brand zerstört wurde, weitergeführt worden. Die Firma verfügt seitdem in Rosslau über drei grosse Betriebe: die Maschinenfabrik im Innern der Stadt, wo ausser den Maschinen

und kompletten Einrichtungen für Brennereien und Ziegeleien, mit deren Bau sich die Firma als Spezialität weiter befasst, sämtliche Maschinen und maschinellen Teile für ihre Dampfer- und Baggerbauten sowie auch Trockenbagger hergestellt werden; die Kesselschmiede Askania, welche Schiffskessel, Landkessel und Kugelkocher für Papierfabriken baut und die sich daran nach der Elbe zu anschliessende Schiffswerft.

Im Jahre 1892 wurde die Firma in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt, und im Jahre 1898 ging sie daran, infolge der sich immer mehrenden Aufträge für den Rhein, eine Filialwerft in Köln-Deutz zu begründen, einmal, um daselbst Reparaturen und Umbauten vorzunehmen, und dann auch, um Schiffskörper bauen zu können, zu welchen die Maschinen und Kessel von Rosslau geliefert werden. Auch dieses Unternehmen entwickelte sich in wenigen Jahren aufs beste, und es sind auf dieser Werft neben den umfangreichen Reparaturarbeiten, die hier ausgeführt werden, schon die Schiffskörper zu einer ganzen Reihe von Rheindampfern und Baggern grösster Dimensionen entstanden.

Im ganzen sind auf beiden Werften der Stapelnummer nach bis jetzt 616 Fahrzeuge zur Ablieferung gelangt bezw. im Bau begriffen; davon waren 156 Seitenraddampfer, 34 Heckraddampfer, 60 Einschraubendampfer, 28 Doppelschraubendampfer, 10 Kettendampfer und 11 Dampfbagger. Von den Seitenraddampfern gingen 33 von Rosslau elbabwärts über die Nordsee nach ihrem Bestimmungsort am Rhein, 32 der letzteren sind grosse Schleppdampfer. Ein Doppelschraubendampfer von 35 Meter Länge und 13 Meter Breite ging unter eigenem Dampf von Rosslau nach dem La Plata, ein Tankdampfer von 47 Meter Länge und 8,54 Meter Breite ging von Rosslau elbabwärts durch den Kaiser Wilhelm-Kanal über die Nordsee nach Petersburg und weiter durch das dortige Kanalsystem und die Wolga nach dem Kaspischen Meer. Zwei für die türkische Regierung erbaute und für den Dienst in den türkischen Gewässern bestimmte armierte Zollkreuzer machten ihre Reise dorthin ebenfalls unter eigenem Dampf. Eine grosse Anzahl in Rosslau und Deutz erbauter Dampfer wurden in zerlegtem Zustande nach Südamerika, nach Afrika und nach Ostasien geliefert, unter anderem mehrere

Heckraddampfer für den Kongo, eine Dampfjacht für den Valenzia-See in Venezuela. Von den den Rhein befahrenden Dampfern sind nicht nur die stärksten Radschleppdampfer auf den Werften der Firma entstanden, sondern auch die schönsten und grössten Radsalondampfer wie „Kaiserin Auguste Victoria", „Rheingold" und andere der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft.

Von den grossen Baggerbauten, welche die Firma in den letzten Jahren ausführte, sind besonders zu erwähnen:

Zwei Eimerbagger von je 300 Kubikmeter stündlicher Leistung und drei Schutensauger von je 550 Kubikmeter stündlicher Leistung für den Hamburger Staat, ein Eimerbagger für die portugiesische Regierung, nach der Insel St. Thomé geliefert, ein Eimerbagger für die Wasserbauinspektion Harburg an der Elbe, ein Saugbagger mit Vorrichtung, um auch aus Schuten zu saugen, für die Firma Gebr. Goedhart, Düsseldorf, und ein jetzt zur Ablieferung kommender Eimerbagger von ca. 250 Kubikmeter stündlicher Leistung mit elektrischem Antrieb für das Königl. Hauptbauamt für die Oderregulierung in Stettin.

Zu vielen anderwärts erbauten Schiffskörpern lieferte die Firma Maschinen, da sie auch im Bau von Schiffsmaschinen wegen der soliden Ausführung sowie des sicheren und sparsamen Arbeitens derselben einen Weltruf geniesst; ebenso gelangten natürlich eine grosse Anzahl von Frachtschiffen, Prähmen, Pontons und sonstigen Fahrzeugen ohne Maschinerie zur Ablieferung.

An Personal beschäftigt die Maschinenfabrik, Schiffswerft und Kesselschmiede in Rosslau zusammen 830 Beamte und Arbeiter, die Werft in Köln-Deutz 320, sodass das Gesamtpersonal der Firma z. Zt. 1150 Beamte und Arbeiter beträgt. Die Firma wurde im Jahre 1908 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. —

Die Zahl der Schleppkähne der Firma Math. Stinnes steht mit 85 ebenfalls bei weitem an der Spitze aller Reedereien, welche in der Rheinschiffahrt tätig sind. Eingestellt sind dieselben in der Zeit vom Jahre 1859 bis zur Gegenwart. Über Form und Grösse der gegenwärtigen Rheinschleppkähne sind früher bereits genauere Angaben gemacht worden. Die Länge der grössten Schleppkähne der Firma

Stinnes beträgt im Durchschnitt 85 Meter bei 10,5 Meter Breite, die Länge der mittelgrossen 72 Meter bei 9,7 Meter Breite, die der kleineren Schleppkähne 64 Meter bei 8 Meter Breite.

Der Schleppschiffahrtsbetrieb auf dem Rhein wird von der Firma Math. Stinnes wie folgt ausgeführt:

Nachdem die Schleppkähne der Firma Math. Stinnes in Ruhrort oder Duisburg an den Waggon-Kippern mit Kohlen beladen sind, werden diese von den Hafenbugsierdampfern Mathias Stinnes VIII oder XI auf die Reede von Ruhrort gebracht und ankern daselbst, bis ein Rheinschleppdampfer der Firma den für ihn bestimmten Schleppzug, d. h. die für ihn zum Schleppen bestimmten Schleppkähne aufnimmt, indem der Schlepper jedem der für ihn bestimmten Kähne (die Anzahl ist nach praktischem Ermessen zulässig), während er ganz langsam an diesen vorbeifährt, je eine Schlepptrosse mittels zugeworfener Wurfleine abgibt, welche durch die Matrosen des Kahns an den Schleppollern desselben befestigt wird. Die Schlepptrossen sind vor dem Ausgeben an die Kähne annähernd auf passende Längen an Bord des Schleppers zum Ausgeben geordnet gelegt und zwar so, dass ein Schleppkahn hinter dem andern in Abständen von ungefähr 20 Metern an seinen Schlepptrossen hängt. Ist dieses erfolgt und ist die Signalflagge jedes Schleppkahnes in den Topp des Mastes gehisst zum Zeichen, dass der Anker gelichtet und alles zur Fahrt in Ordnung ist, so gibt der Kapitän dem Maschinisten das Kommando ‚vollan' zur Fahrt. Bis Salzig, unterhalb St. Goar, bleibt der Schleppzug unverändert bestehen. Hier wird derselbe für die Gebirgsreise geordnet, da von St. Goar bis Bingen nicht mehr als drei Kähne in einem Schleppzug hintereinander befördert werden dürfen. Die Kähne, welche nun von dem Schleppzuge in Salzig zurückgeblieben sind, werden entweder von dem Schlepper, wenn er seinen ersten Schleppzug nach Bingen gebracht hat, nachgeholt, oder ein nach ihm kommender Schlepper befördert die in Salzig noch geankerten Kähne mit weiter, so dass der Schleppzug auf der Reede von Bingen für den nach Mainz, Mannheim und weiter durchfahrenden Schlepper passend komplettiert wird durch die Kähne, welche schon

vorher in Bingen durch andere Mathias Stinnes-Schlepper angebracht oder nachgebracht sind. Von Bingen nach Mainz und Mannheim kann ein Schlepper die doppelte Tonnenzahl schleppen als von Ruhrort nach Salzig. Von dem von Bingen weiter bergwärts fahrenden Schlepper werden die Schleppkähne, welche für den Main und Gustavsburg bestimmt sind, in Mainz abgeworfen und werden durch den Mainschlepper Mathias Stinnes XIII den Main hinauf oder in den Hafen von Gustavsburg weiterbefördert. Der Schlepper selbst setzt seine Reise, wenn er die von vorfahrenden Schleppern zur Komplettierung in Mainz abgeworfenen Kähne für Mannheim und weiter im Schleppzug aufgenommen hat, nach Mannheim weiter fort. Hier angekommen, werden die für Mannheim bestimmten Kähne losgeworfen und mittels des Schraubenschleppdampfers Mathias Stinnes X in den Hafen gebracht, wo sie entladen werden. Bleibt dem Schlepper für den Oberrhein noch ein passender Schleppzug übrig, oder erhält er diesen durch Komplettierung dortselbst, so bringt er ihn weiter nach Karlsruhe, Kehl oder Strassburg, je nach erhaltener Ordre, und fährt dann, indem er die auf den Reeden von Strassburg, Kehl, Karlsruhe, Mannheim und Mainz angesammelten leeren Kähne bis zu acht aufgenommen hat, nach Bingen. Andernfalls, also wenn der Schlepper nicht in den Oberrhein schleppt, nimmt er in Mannheim, nachdem er dortselbst seinen Bergzug ganz abgeworfen hat, die schon auf Gelegenheit zum Talschleppen auf der Reede geankert liegenden leeren Kähne auf und schleppt, wobei er in Mainz seinen Talschleppzug eventuell noch komplettiert hat, nach Bingen. Von Mannheim bis Bingen und von St. Goar bis Ruhrort ist die Anzahl der Anhängeschiffe nach praktischem Ermessen zulässig; von Bingen nach St. Goar darf der zu Tal fahrende Schlepper nicht mehr als vier Kähne, und zwar zwei und zwei nebeneinander zusammengetaut, schleppen. Ist nun der Schlepper von Bingen bis Salzig gefahren, so komplettiert er hier seinen weiteren Talschleppzug und fährt nach Ruhrort. In Ruhrort angekommen, werden die Schleppkähne auf der Reede daselbst losgeworfen und von den Bugsierdampfern Mathias Stinnes VIII und XI in den Hafen hineingeholt und dort sofort

wieder beladen. Der Dampfer legt sich neben das unterhalb der Rheinbrücke auf dem Hombergerort liegende Dampfkranschiff, aus welchem er mittels Selbstgreifer innerhalb 3 Stunden bis zu 100 Tonnen Kohlen entnimmt. Während des Kohlennehmens des Schleppers werden auch von dem zweiten Steuermann desselben (Rudergänger), welchem noch ein Matrose und ein Heizer (Stocher) beigegeben werden, die Materialien für die nächste Reise in dem Materialienlager der Firma, in welchem alles für die Schiffahrt Erforderliche vorhanden ist, gefasst. Mittels Motorboot „Mathias Stinnes" werden sodann die Materialien an Bord des Schleppers gebracht, und kann dann, wenn der Kapitän seine neue Schleppaufgabe vom Kontor der Firma in Mülheim, von welchem die ganze Direktive ergeht, geholt hat, die neue Reise wieder angetreten werden.

Die durchschnittliche Leistung eines Schleppzuges von 4 Kähnen, die insgesamt etwa 5000 Tonnen laden, beträgt für die Bergfahrt ungefähr 5 bis 6 Kilometer in der Stunde, für die Talfahrt 15 bis 18 Kilometer. So legt beispielsweise ein solcher Schleppzug die 93 Kilometer lange Strecke Ruhrort—Köln in rund 18 Stunden zurück, die Strecke von Rotterdam bis Ruhrort, Entfernung 212 Kilometer, in rund 40 bis 42 Stunden.

Das Wesen der Schiffahrt ist natürlich entsprechend der gegenwärtigen ungeheuren Ausdehnung des Verkehrs durch Polizeivorschriften geregelt. Dieselben stammen vom Jahre 1897 und sind 1905 ergänzt.

Die Vorschriften sind, abgesehen von praktischen Gesichtspunkten verkehrstechnischer Natur, aus der Beschaffenheit des Fahrwassers hervorgegangen.

Für eine gute Bezeichnung des Fahrwassers haben die Uferstaaten Sorge getragen. Sie ist im allgemeinen gleichmässig folgendermassen geregelt: Auf der Strecke von der niederländischen Grenze bis Bingen wird bei höheren Wasserständen, bei denen Buhnen und Parallelwerke überströmt sind, die durch die Buhnenköpfe gehende Streichlinie durch kegelförmige, mit der Spitze nach unten liegende Tonnen bezeichnet. Bei mittleren Wasserständen, bei denen die Buhnen und Parallelwerke

wasserfrei, also sichtbar sind, werden die Tonnen entfernt. Beim Eintritt niedriger Wasserstände wird die Grenze des Fahrwassers im Strome selbst durch die oben beschriebenen Tonnen bezeichnet. In der Gebirgsstrecke von Bingen bis St. Goar werden die Grenzen der ausgesprengten Fahrwasserrinne auch bei höheren Wasserständen durch Tonnen bezeichnet. Nach dem rechten Ufer hin liegen schwarze, nach dem linken Ufer hin rote Tonnen. Bei ausgedehnten Buhnengruppen erhält im allgemeinen nur jeder zweite Buhnenkopf eine Tonne, die Zwischenbuhnen werden durch Weidenbüsche oder Stangenschwimmer kenntlich gemacht, die auch zur Bezeichnung von Zwischenpunkten ausgedehnter Längswerke verwendet werden.

Kegelförmige, mit der Spitze nach oben liegende Tonnen dienen zur Bezeichnung der Enden der Deckwerke, und wenn sie mit roten und schwarzen Ringen versehen sind, zur Bezeichnung der Trennungsstelle zweier Fahrwasser. Um nicht aufzufahren, müssen die Schiffe von den Tonnen auf den Regulierungswegen mindestens 15 Meter, von den in der Fahrwassergrenze mindestens fünf Meter entfernt bleiben. Das obere und untere Ende des Leitwerkes unterhalb des Mäuseturmes bei Bingen, sowie das obere Ende desjenigen bei Caub sind durch Landbaken bezeichnet. Zur Sicherung des Verkehrs in Stromengen mit scharfen Stromkrümmungen sind besondere Signalstationen, sogenannte Wahrschauen errichtet, und zwar am Binger Loch, auf dem Mäuseturm, an der Wirbelley, gegenüber Bacharach, am Ochsenturm bei Oberwesel, dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer, an der Bank oberhalb St. Goar, sowie bei St. Sebastian-Engers und oberhalb der Siegmündung; die beiden letzteren nur für den Fall, dass am Pegel von Koblenz oder Bonn weniger als drei Meter Wasserstand verzeichnet ist.

Die an diesen Stellen stationierten Wahrschauen haben die Verpflichtung, das Annähern aller zu Tal gehenden Fahrzeuge durch Aufziehen der Flagge bemerkbar zu machen und zwar in folgender Weise: a) wenn ein einzelnes Schiff zu Tal kommt, durch Aufziehen, der roten, b) wenn ein Schleppzug zu Tal fährt, durch Aufziehen der

weissen, c) wenn ein Floss antreibt, durch Aufziehen der roten und der weissen Flagge. Anstelle der Flaggen treten für das zweite Fahrwasser am Binger Loch Körbe gleicher Farbe. Durch jedes dieser Zeichen wird gleichzeitig angedeutet, dass die Talfahrt frei ist, während der Mangel eines Zeichens besagt, dass die Bergfahrt frei ist. Bei Sperrung des Fahrwassers am Binger Loch wird ein rot und weiss gestrichener Korb auf der Spitze des Mäuseturms aufgesetzt und damit angezeigt, dass die Flaggensignale für das zweite Fahrwasser Geltung haben. Bevor ein Schiff von Bingen aus stromabwärts fährt, hat der Führer desselben zehn Minuten vorher seine Absicht den Wahrschauern auf dem Mäuseturm durch Aufhissen einer weissen Flagge auf halben Mast zu erkennen zu geben. Er darf erst dann abfahren, wenn hierzu vom Mäuseturm aus das Zeichen gegeben ist.

Ausser den erwähnten stehenden Wahrschauen ist für die zu Berg gehenden Dampfschleppzüge noch eine besondere wandernde Wahrschau zwischen St. Goar und dem Kammereck eingerichtet. Dieselbe geht dem Schleppzug voraus und gibt, wenn Fahrzeuge zu Tal kommen, dem Führer des Schleppzuges das nötige Zeichen mit der roten Flagge. Auf der Strecke zwischen Bingen und Mainz ist das Fahrwasser rechts durch schwarze und links durch rote Baken (Schwimmerstangen) abgelegt; die Enden der Längswerke sind mit entsprechend gestrichenen Fasstonnen und die Werke selbst durch sogenannte Bleesbaken (Weidensträucher) gekennzeichnet. Zwischen Mainz und Strassburg wird das Fahrwasser an schlechten Stellen mittels Landbaken bezeichnet.*)

Im allgemeinen sind Unfälle dank dem geschulten Personal der Schiffe selten zu beklagen.

Für die im ganzen Stinnes'schen Schiffahrtsbetrieb vorkommenden Reparaturen ist eine Reparaturwerkstätte im Ruhrorter Hafen vorhanden, welche aus einer Schmiede, Schlosserei, Dreherei und Schreinerei besteht. In dieser werden alle vorkommenden Reparaturarbeiten ausgeführt. Ferner ist auch ein grosses Materialienlager bei der Reparaturwerkstätte vorhanden; in diesem sind alle erforderlichen Materialien für die

*) Dr. Walter Nasse: Der Rhein als Wasserstrasse.

Dampfschiffe und die Schleppkähne auf Lager und können ausschliesslich aus diesem Lager für den Schiffahrtsbetrieb entnommen werden. Für die Dampfschiffe hat jeder Kapitän ein *Fassbuch* (Bonbuch) zu führen, in welches er die gewünschten Materialien für sein Boot einträgt und diese hiernach auf dem Lager empfängt. Für jeden Schleppkahn trägt der Schiffsmeister in das Fassbuch desselben die gewünschten Materialien ein, welche dann von dem Schiffer des Kahnes aus dem Lager entnommen werden.

Die technische Oberaufsicht über die Dampfschiffe, Schleppkähne und Reparaturwerkstätten besorgt ein Oberingenieur, welchem ein Ingenieur, ein Obermaschinist, ein Schiffsmeister, ein Schlosser- und Drehermeister und ein Schreinermeister beigegeben sind.

Die Besatzung aller Mathias Stinnes-Schlepper zusammen beträgt 242 Mann, die Besatzung aller Schleppkähne zusammen 284 Mann. Die Durchschnittsbesatzung eines Räderbootes beträgt 14 Mann: nämlich ein Kapitän, ein Steuermann, ein zweiter Steuermann (Rudergänger), drei Matrosen, zwei Maschinisten, ein Kesselwärter, vier Heizer und ein Koch. Letzterer kauft für die ganze Bemannung die Lebensmittel ein und bereitet auch für diese an Bord das Essen. Der Betrag für die Menage wird von jedem Manne der Besatzung am Wochenschluss an den Koch direkt berichtigt. Auf den Schraubenbooten verrichten die Matrosen abwechselnd selbst die Dienste des Kochs. Die Durchschnittsbesatzung eines jeden Schraubenbootes beträgt neun Mann: nämlich ein Kapitän, ein Steuermann, ein zweiter Steuermann, zwei Matrosen, zwei Maschinisten und zwei Heizer.

Die Durchschnittsbesatzung eines Schleppkahnes beträgt vier Mann, nämlich ein Schiffer, zwei Matrosen und ein Junge.

Es sind mehrere Kapitäne, Schiffer und Heizer, welche über 40 Jahre bei der Firma Math. Stinnes in Diensten sind. Unter den heutigen Schiffern der Firma Math. Stinnes sind viele, deren Vater und Grossvater bis zu ihrem Tode Schiffer der Firma waren. Wir werden weiter unten Gelegenheit haben, der Dankbarkeit der Firma für diese Familien durch Erwähnung ihrer Namen Ausdruck zu geben.

Die Leistung der Stinnes-Flotte im Jahre 1907 bezifferte sich wie folgt:

Es wurden an Gütern, vorwiegend Kohlen und Koks, befördert und zwar ausschliesslich durch eigene Boote:

a) zu Berg:

aus den Ruhrhäfen nach dem Mittel- und Oberrhein 1871131 Tonnen.

Hiervon wurden befördert:

| | |
|---|---|
| in eigenen Schiffen | 883699 Tonnen |
| in fremden Schiffen | 131859 Tonnen |
| fremdes Schleppgut in fremden Schiffen | 855573 Tonnen |
| zusammen 1907 | 1871131 Tonnen |
| gegen 1906 | 1327781 Tonnen |
| mithin 1907 mehr | 543350 Tonnen |

b) zu Tal:

von Mainstationen nach den Ruhrhäfen wurden befördert:

| | |
|---|---|
| in eigenen Kähnen | 24693 Tonnen |
| in fremden Kähnen | 8206 Tonnen |
| zusammen 1907 | 32899 Tonnen |
| gegen 1906 | 29976 Tonnen |
| mithin 1907 mehr | 2923 Tonnen |

Der Gesamtverkehr beträgt also 1904030 Tonnen im Jahre 1907
gegen 1357757 Tonnen im Jahre 1906
mithin 1907 mehr 546273 Tonnen.

Ferner gelangten zur Talbeförderung 1793 leere Schiffe gegen 1141 im Jahre 1906.

Zu den vorstehenden Verkehrsziffern ist zu bemerken, dass hierin nicht diejenigen Mengen enthalten sind, welche durch die Boote der Firma von den Zwischenstationen rheinaufwärts befördert wurden; auch haben diejenigen Mengen keine Berücksichtigung gefunden, welche durch Boote anderer Reedereien nach Mannheim, sodann aber durch Boote der Firma Math. Stinnes weiter nach Karlsruhe, Lauterburg und Strassburg gebracht worden sind.

Eine Statistik der Gütermengen, welche von 1888 bis 1907 durch die Stinnes-Schleppzüge bewältigt wurden, findet sich im Anhang dieses Buches.

## II. Anlagen am Lande für den Schiffahrts- und Kohlenverkehr.

Die Firma Math. Stinnes besitzt in ihrem Jubiläumsjahr in neun Häfen eigene Lagerplätze und Anlagen, deren Einrichtungen, den Anforderungen der Zeit entsprechend, bis zur Gegenwart ausgestaltet worden sind. Diese Anlagen verteilen sich wie folgt:

*1. Duisburg-Ruhrort.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| Alter Hafen Magazin 94<br>Alter Hafen Magazin 94a | Eigentum . . . . | 2892 | Quadratmeter |
| Alter Hafen Magazin 93 von H. Schumacher gemietet | | 1396 | Quadratmeter |
| Kaiserhafen Magazin 251 bis 257 von der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen gemietet . . | | 27500 | Quadratmeter |
| Kaiserhafen Magazin 249 vom „Phönix“ gemietet und an Herm. Passmann weitervermietet . . | | 4905 | Quadratmeter |
| Südhafen Magazin 66<br>Eisenbahnhafen | von der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen gemietet | 4500<br>3733 | Quadratmeter<br>Quadratmeter |
| | Summa | 44926 | Quadratmeter |

*2. Duisburg.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| Aussenhafen Magazin 132-136a | von der Verwaltung der Duisb.-Ruhrorter Häfen gemietet . . . | 5970,5 | Quadratmeter |
| Parallelhafen Magazin 12 | | 1966,53 | Quadratmeter |
| Parallelhafen Magazin 13-14 | | 4417 | Quadratmeter |
| Parallelhafen Magazin 11 | | 2569 | Quadratmeter |
| | Summa | 14923,03 | Quadratmeter |

*3. Gustavsburg.*

An Gelände sind . . . 57164 Quadratmeter gekauft,
davon eigene Hafenfläche 17240 Quadratmeter,
so dass 39924 Quadratmeter als Lagerplatz verbleiben.

*4. Frankfurt a. Main.*

Kohlenhafen Nr. 20 von der städtischen Hafenverwaltung gemietet . . . . . 1850 Quadratmeter

*5. Offenbach a. Main.*

| | | |
|---|---|---|
| Hafenmagazin von der städtischen Hafenverwaltung gemietet . . . . . | 5193 | Quadratmeter |

*6. Mannheim.*

| | | |
|---|---|---|
| Mühlauhafen } von den Grossh. Badischen Staats- | 14166 | Quadratmeter |
| Rheinkai } eisenbahnen Karlsruhe, gemietet | 3624,9 | Quadratmeter |
| Summa | 17790,9 | Quadratmeter |

*7. Rheinau.*

| | | |
|---|---|---|
| Am westlichen Hafenbecken Eigentum . . . . | 24998 | Quadratmeter |

*8. Karlsruhe.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| Südbecken Magazin 19 Stammlager | | 11170 | Quadratmeter |
| Südbecken Magazin 30 (früher Mellinghoff) . . . . . | von der städt. | 5980 | Quadratmeter |
| Mittelbecken Magazin 11-12 (früher Disch) . . . . . | Hafenverwaltung gemietet | 5871 | Quadratmeter |
| Mittelbecken Magazin 14 (früher Klusmann) . . . . . | | 4017 | Quadratmeter |
| | Summa | 27038 | Quadratmeter |

*9. Kehl.*

| | | |
|---|---|---|
| Becken 1 Nr. 16 Eigentum . . . . . | 25653 | Quadratmeter |

*Zusammenfassung.*

| | | |
|---|---|---|
| 1. Duisburg-Ruhrort . . . . . | 44926,00 | Quadratmeter |
| 2. Duisburg . . . . . | 14923,03 | Quadratmeter |
| 3. Gustavsburg . . . . . | 39924,00 | Quadratmeter |
| 4. Frankfurt am Main . . . . . | 1850,00 | Quadratmeter |
| 5. Offenbach am Main . . . . . | 5193,00 | Quadratmeter |
| 6. Mannheim . . . . . | 17790,90 | Quadratmeter |
| 7. Rheinau . . . . . | 24998,00 | Quadratmeter |
| 8. Karlsruhe . . . . . | 27038,00 | Quadratmeter |
| 9. Kehl . . . . . | 25653,00 | Quadratmeter |
| Summa | 202295,93 | Quadratmeter |

Zu vorstehenden Angaben ist zu bemerken, dass das Magazin 94 im alten Hafen zu *Duisburg-Ruhrort* bereits im Jahre 1823 erworben

wurde. Es dient jetzt mit dem Magazin 93 als Lagerplatz für Bootskohlen. Ferner ist hier die Reparaturwerkstätte, die aber jetzt nach dem zu diesem Zwecke angepachteten Lagerplatz am Eisenbahnhafen verlegt wird. An Bootskohlen können hier ca. 2000 Tonnen gelagert werden.

Auf dem Lagerplatz im Südhafen befindet sich die Schreinerei.

Der Lagerplatz 251 bis 257 im Kaiserhafen ist mit zwei eigenen Kohlenkippern mit einer Stundenleistung von durchschnittlich je 20 laufenden Eisenbahnwagen, d. h. welche ein Fassungsvermögen von je 10 bis 20 Tonnen haben, ausgerüstet. Ferner befindet sich daselbst eine Sieberei und ein Kontorgebäude, sowie verschiedene Lagerräume. Auf dem Platze können ca. 40000 Tonnen Kohlen gelagert werden.

Der Lagerplatz 249 im Kaiserhafen wird zur Zeit nicht benutzt, sondern ist weitervermietet.

Durch den Erwerb der Aktiengesellschaft für Handel und Schifffahrt H. A. Disch sind die von dieser angepachteten Lagerplätze im Hafen von Duisburg an die Firma übergegangen, ausserdem das an der Essenbergerstrasse belegene Wohnhaus, worin sich die Wohnung eines Verladeaufsehers und Kontorräume befinden. Ebenso ist die nebenan liegende Reparaturwerkstatt Eigentum der Firma. Von dem im Aussenhafen liegenden Lagerplatz Nr. 132 bis 136a werden nur ca. 1000 Quadratmeter benutzt. Es befindet sich darauf ein grösserer Lagerschuppen zur Aufnahme von Reserveteilen und Materialien. Die übrige Fläche des Lagers ist weitervermietet.

Die Lagerplätze 11 bis 14 im Parallelhafen können ca. 15000 Tonnen Kohlen aufnehmen. Der an diesen Magazinen liegende Kohlenkipper, der Eigentum der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen ist und die gleiche Leistungsfähigkeit wie die erwähnten beiden Ruhrorter Kipper hat, steht vorzugsweise der Firma Math. Stinnes zur Verfügung. Ausserdem befindet sich daselbst eine Verladevorrichtung zur Bekohlung von Booten.

In *Gustavsburg* befindet sich eine Brikettfabrik mit zwei 3 Kilogramm-Pressen mit einer Gesamtleistung von 130 Tonnen in zehn Stunden. Ausserdem sind von der Firma Math. Stinnes daselbst zwei Dampfkrane

mit einer Tragfähigkeit von je 4000 Kilogramm und einer Leistung von je 400 Tonnen in zehn Stunden aufgestellt. Der Lagerplatz ist mit Hochbahnen ausgerüstet. Ferner ist vorhanden: eine Schmiede, eine Schreinerei, ein Aufenthaltsraum für Arbeiter, sowie ein Raum für Materialien. Für den Rangierbetrieb ist ferner eine eigene Tenderlokomotive vorhanden. In dem erbauten zweistöckigen Wohnhause befinden sich Kontorräume und Wohnungen für Angestellte. Auf dem Gelände können ca. 50 bis 55000 Tonnen Kohlen gelagert werden.

Die Lagerplätze in *Frankfurt* und *Offenbach am Main* sind durch den Erwerb der Aktiengesellschaft für Handel und Schiffahrt H. A. Disch an die Firma Math. Stinnes übergegangen. Das Magazin in Frankfurt am Main ist mit feststehenden Hochbahnen in Eisenkonstruktion ausgerüstet; der Lagerplatz in Offenbach dagegen mit einer fahrbaren Verladebrücke, welche Eigentum der Stadt Offenbach ist. Die Krane in Frankfurt sind ebenfalls städtisches Eigentum. Auf dem Lagerplatz in Frankfurt am Main können ca. 3500 Tonnen und auf dem in Offenbach ca. 8000 Tonnen Kohlen gelagert werden.

Was die Lagerplätze in *Mannheim* anbelangt, so ist zu bemerken, dass auf dem Platze im Mühlauhafen eine Brikettfabrik mit zwei Pressen für 3 Kilogramm Briketts und eine für 10 Kilogramm Briketts errichtet ist. Mit der letzteren werden in zehn Stunden 180 Tonnen produziert, während in der gleichen Zeit mit den beiden Dreikilopressen insgesamt 130 Tonnen hergestellt werden. Lagerraum ist daselbst noch für ca. 25000 Tonnen Kohlen vorhanden. Die vorhandenen feststehenden und von der Firma Math. Stinnes erbauten Hochbahnen nebst zwei kleinen fahrbaren Hochbahnen in Eisenkonstruktion dienen dem Transport der Brikettfeinkohlen und des Pechs aus dem Schiff ins Lager. Die beiden Dampfkrane mit einer Tragkraft von je 4000 Kilogramm leisten in zehn Stunden insgesamt 800 Tonnen und sind Eigentum der Firma Stinnes. Ein von der Firma erbautes Wohnhaus dient dem Maschinenmeister als Wohnung. Das Dampf-Schüttelsiebwerk, welches von der Firma behufs Nachsiebung von Nusskohlen und Koks hergestellt wurde, hat eine Tagesleistung von 150 Tonnen.

In dem Lager am Rheinkai in Mannheim können ca. 6000 Tonnen Kohlen gelagert werden. Es ist ausgerüstet mit einer modernen Verladungsanlage, die aus einer fahrbaren Verladebrücke aus Eisenkonstruktion mit eingebautem Schüttelsieb mit einer Tagesleistung von ca. 200 Tonnen und einem auf der Brücke fahrbaren, elektrisch betriebenen Kran besteht, mit welchem innerhalb 10 Stunden bequem 500 Tonnen Kohlen verladen werden können. Die Bewegung der Eisenbahnwagen erfolgt mittels eines elektrisch betriebenen Spills, während im Mühlauhafen eine Handschiebebühne der Firma benutzt wird.

Das Kontor der Zweigniederlassung in Mannheim befindet sich in gemieteten Räumen an der Rheinstrasse.

Auf dem eigentümlich erworbenen Lagerplatz im Rheinauhafen ist die Herstellung moderner Verladeeinrichtungen geplant. Auf dem Platze können ca. 50000 Tonnen Kohlen gelagert werden.

Das Lager in *Karlsruhe*, welches 18000 Tonnen Kohlen aufzunehmen vermag, ist ebenfalls mit neuzeitlichen Verladeeinrichtungen ausgerüstet worden. Ausser einer fahrbaren Verladebrücke mit elektrisch betriebenem fahrbaren Drehkran für eine Leistung von 500 Tonnen in zehn Stunden hat die Firma daselbst einen elektrisch betriebenen Drehkran für die gleiche Leistung aufgestellt. Beide Krane haben eine Tragfähigkeit von je 4000 Kilogramm. Ferner ist ein elektrisch betriebenes Schüttelwerk zum Nachsieben von Nusskohlen und Koks für eine Tagesleistung von ca. 180 bis 200 Tonnen vorhanden, wie auch ein elektrisch betriebenes Spill zum Rangieren der Eisenbahnwagen. Ausser dem Kontor befinden sich noch im Lager Aufenthaltsräume für die Arbeiter, sowie ein Raum für Materialien und eine Reparaturwerkstatt. Der Magazinaufseher bewohnt ein der Firma gehöriges Haus in der Nähe des Hafens in der Gemeinde Knielingen.

Der Lagerplatz 11 bis 12, welcher von Disch übernommen ist, kann ca. 12500 Tonnen Kohlen aufnehmen. Der daselbst befindliche Kran gehört der Stadt Karlsruhe und steht vorzugsweise zur Verfügung der Firma Stinnes. Das vorhandene elektrisch betriebene Siebwerk nebst Aufzug ist Eigentum von Math. Stinnes, die Leistungsfähigkeit desselben beträgt 180 bis 200 Tonnen in zehn Stunden.

Bei den von den Firmen Mellinghoff und Klusmann übernommenen Lagerplätzen Nr. 30 und 14 liegen die gleichen Verhältnisse vor; nur mit dem Unterschiede, dass die feststehenden Hochbahnen aus Eisenkonstruktion im früheren Mellinghoff-Lager Eigentum der Firma Math. Stinnes sind, während die ebenfalls feststehenden eisernen Hochbahnen im früheren Disch- und Klusmann-Lager städtisches Eigentum sind.

Das frühere Mellinghoff-Lager fasst ca. 12500 Tonnen Kohlen und das von der Firma Klusmann übernommene ca. 9500 Tonnen.

Der Lagerplatz am Rheinhafen zu Kehl ist von der Firma Math. Stinnes käuflich erworben und mit neuzeitlichen Verladeeinrichtungen versehen worden.

Er vermag 60000 Tonnen Kohlen bequem zu fassen, hat eine fahrbare Verladebrücke mit elektrisch betriebenem fahrbaren Drehkran von 4000 Kilogramm Tragkraft mit einer zehnstündigen Tagesleistung von 500 bis 550 Tonnen.

In dem auf dem Platz gebauten Wohnhaus sind Wohnungen für einen Kranführer und einen Verladeaufseher vorhanden. Ferner ist von der Firma das Gebäude zur Aufnahme der Transformatoren, sowie für den Kontorraum, Materialienraum, Aufenthaltsraum für die Arbeiter und der Raum für eine Schmiede erbaut.

Die drei elektrisch betriebenen Spills dienen zum Rangieren der Eisenbahnwagen, und hat das ebenfalls elektrisch betriebene Schüttelsieb eine Leistungsfähigkeit von ca. 200 Tonnen in 20 Stunden.

Auf den Lagerplätzen der Firma Stinnes können demnach gelagert werden:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ruhrort | Alter Hafen | ca. | 2000 Tonnen |
| | Kaiserhafen | ca. | 40000 Tonnen |
| Duisburg | Parallelhafen | ca. | 15000 Tonnen |
| Gustavsburg | | ca. | 55000 Tonnen |
| Frankfurt am Main | | ca. | 3500 Tonnen |
| Offenbach am Main | | ca. | 10000 Tonnen |
| Mannheim | Mühlauhafen | 25000 Tonnen | |
| Mannheim | Rheinkai | 6000 Tonnen | ca. 31000 Tonnen |

| | | |
|---|---|---|
| Rheinauhafen | | ca. 50000 Tonnen |
| Karlsruhe | 18000 Tonnen | |
| Karlsruhe (Disch-Lager) | 12500 Tonnen | |
| Karlsruhe (Mellinghoff-Lager) | 12500 Tonnen | |
| Karlsruhe (Klusmann) | 9500 Tonnen | ca. 52500 Tonnen |
| Kehl | | ca. 60000 Tonnen |
| | | Summa ca. 319000 Tonnen |

Die Anzahl der beschäftigten Leute stellt sich wie folgt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. Duisburg-Ruhrort | 8 | Magazinaufseher | 23 Arbeiter |
| | 2 | Schiffsmeister | |
| | 3 | Meister | 26 Handwerker |
| 2. Duisburg | 1 | Verlademeister | 7 Arbeiter |
| 3. Gustavsburg | 2 | Meister | 39 Arbeiter |
| 4. Mannheim | 5 | Meister | 58 Arbeiter |
| 5. Karlsruhe | 4 | Meister | 22 Arbeiter |
| 6. Kehl | 1 | Meister | 6 Arbeiter |
| 7. Frankfurt am Main | 1 | Meister | 5 Arbeiter |
| 8. Offenbach am Main | 1 | Meister | 8 Arbeiter |
| | 28 | Meister und Aufseher, | 194 Arbeiter |

Summa 222 Mann.

# III. Die Bergwerke.

Die Bergwerke der Familie Stinnes umfassen fünf Zechen. Vier davon, nämlich Viktoria Mathias, Friedrich Ernestine, Graf Beust und Carolus Magnus stammen in ihrem Ursprung aus der Hinterlassenschaft des Gründers des Hauses. Die fünfte und grösste Zeche, Mathias Stinnes, ist, wie wir früher sahen, im Jahre 1864 durch Gustav Stinnes, den Sohn des alten Mathias und damaligen Senior-Chef des Hauses, erworben. Die Kuxe dieser letzteren Zeche befinden sich insgesamt im Familienbesitz, von Viktoria Mathias 949 (von 1000), von Graf Beust 939, von Friedrich Ernestine 690, von Carolus Magnus 667.

Die Verwaltung aller fünf Zechen untersteht einem aus fünf Mitgliedern bestehenden Grubenvorstande, welcher den Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden aus seiner Mitte wählt. Vorsitzender des Grubenvorstandes ist Kommerzienrat Gerhard Küchen, Mülheim-Ruhr. Die Betriebsleitung aller fünf Zechen untersteht Herrn Hugo Stinnes, ebenfalls zu Mülheim-Ruhr. Ausserdem bestehen die leitenden Organe aus der Direktion, der Betriebsleitung, den Betriebsführern und den Rechnungsführern. Das Beamtenpersonal der einzelnen Zechen ist in seiner Zahl verschieden und wird bei jeder einzelnen Zeche zur Besprechung kommen.

## A. Die Gewerkschaft Viktoria Mathias

umfasst die Zeche Viktoria Mathias in Essen-Ruhr, Altenessener Strasse, Regierungsbezirk Düsseldorf. Sie markscheidet im Norden mit Helene & Amalie, im Osten mit Zollverein und Graf Beust, im Süden mit Herkules, im Westen mit ver. Hoffnung und Secretarius Aak, mit Sälzer & Neuack und mit Helene & Amalie. Die Grösse des Feldes beträgt 1767938,73 Quadratmeter; die Grösse des Grundbesitzes beläuft sich auf 81,0364 Hektar und die Zahl der Häuser auf 197. Von dem Grundbesitz entfallen:

auf die eigentlichen Betriebsgrundstücke 8,4526 Hektar
auf verpachtete Flächen unter Kultur . 46,4082 Hektar
auf Hausgrundstücke . . . . . 26,1756 Hektar
im ganzen also 81,0364 Hektar

Die Zeche Viktoria Mathias hat zwei Schächte. Die Belegschaft unter und über Tage betrug in den Jahren 1898 bis 1907: 790, 183, 346, 768, 918, 963, 1061, 1000, 1159 und 1455 Mann.

Die Fördermengen dieser Zeche beliefen sich von 1898 bis 1907 wie folgt: 1898 bis 19. August 146164 (Schachteinsturz), für 1899 keine Förderung, 1900 bis 1907: 29311, 198207, 269321, 339645, 379869, 352014, 400449 und 489732 Tonnen. Die Koksproduktion in den Jahren 1898 bis 1907 bezifferte sich auf 44704,3, 26925, 31430, 49041,5, 48,991, 63085, 78176, 93443, 133853 und 139254 Tonnen.

Die Zeche Viktoria Mathias hat Anschluss an die Station Essen-Nord; die Länge der eigenen Eisenbahngleise beträgt 4000 Meter. Die Zeche besitzt drei Wagen à 15 Tonnen Inhalt, welche nur dem eigenen Betrieb derselben dienen. Die Kokerei hat 104 Koksöfen in 3 Batterien und 35 Regenerativöfen, System Koppers, 30 Unterbrenneröfen, System Koppers, und 39 Kopée-Öfen. Die Nebenproduktenanlage produziert Teer, Schwefelsaures Ammoniak, konz. Ammoniakwasser und Leichtöl.

Das Beamtenpersonal besteht für den Grubenbetrieb aus 1 Betriebsführer, 1 Obersteiger, 12 Steigern, 3 Hilfssteigern, 6 Fahrhauern, 1 Schmiedemeister, 1 Schreinermeister, 1 Waschmeister, 1 Schichtmeister, 1 Anstreichermeister und 1 Materialienverwalter; für die Kokerei aus 1 Betriebsführer, 2 Assistenten und 2 Koksmeistern. Die Rechnungsführung besorgt 1 Rechnungsführer mit 4 Bureaugehilfen.

Die Beteiligungsziffern der Zeche Viktoria Mathias beim Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat betrugen:

a) für Kohlen von 1893 bis 1902 . . . . . 253308 Tonnen
von 1903 bis 1907 . . . . . 373300 Tonnen
von 1908 ab . . . . . 452900 Tonnen
b) für Koks von 1903 bis 31. März 1904 . . 60634 Tonnen
vom 1. April bis 31. Mai 1904 . 107160 Tonnen

vom 13. Mai bis Ende 1904 . . 108910 Tonnen
pro 1905 und 1906 . . . . . 123660 Tonnen
pro 1907 bis jetzt . . . . . 145060 Tonnen

An Beiträgen zur Knappschaftskasse, Alters- und Invaliditätsversicherung und Knappschaftsberufsgenossenschaft wurden gezahlt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Jahre 1898 | Mark 40210,76 | im Jahre 1903 | Mark 95891,58 |
| im Jahre 1899 | Mark 10978,06 | im Jahre 1904 | Mark 85952,52 |
| im Jahre 1900 | Mark 23144,78 | im Jahre 1905 | Mark 94177,89 |
| im Jahre 1901 | Mark 52178,25 | im Jahre 1906 | Mark 114878,40 |
| im Jahre 1902 | Mark 83891,77 | im Jahre 1907 | Mark 133433,04. |

Die Kohlenförderung bei der Zeche Viktoria Mathias geschieht aus beiden vorhandenen Schächten.

Zur Förderung am Schacht I dient eine liegende Zwillings-Maschine, welche im Jahre 1892 von der Friedrich-Wilhelmshütte in Mülheim-Ruhr erbaut wurde. Dieselbe ist für Koepe-Förderung eingerichtet und leistet bei 6 Atmosphären Dampfspannung 300 bis 500 Pferdestärken.

Für den im Jahre 1901 in Betrieb genommenen Schacht II wird eine von der stillgelegten Zeche ver. Hoffnung und Secretarius Aak übernommene liegende Zwillings-Maschine verwendet. Auch diese Maschine ist von der Friedrich Wilhelms-Hütte erbaut und vor Inbetriebnahme auf der Zeche Viktoria Mathias umgebaut worden. Ausgerüstet ist diese Maschine mit konischen Trommeln. Die Leistung derselben ist bei 6 Atmosphären Dampfspannung 335 bis 445 Pferdestärken.

Zum Heben des Grubenwassers dient eine oberirdische Wasserhaltung, System Woolf. Dieselbe vermag bei fünf Hub in der Minute 3 Kubikmeter Wasser aus 700 Meter Teufe zu heben.

Für die Bewetterung sind zwei Ventilatoren vorhanden.

Der im Jahre 1897 von der Maschinenfabrik Emil Wolff in Essen gebaute Motier-Ventilator leistet in der Minute 2400 Kubikmeter Luft; als Antrieb dient eine von G. Kuhn, Stuttgart-Berg erbaute Einzylinder-Dampfmaschine von 150 Pferdestärken Leistung.

Der zweite ist ein Rateau-Ventilator, im Jahre 1903 von der Firma Schüchtermann & Kremer in Dortmund geliefert. Die Leistung desselben

beträgt 3000 Kubikmeter Luft in der Minute. Der 200 Pferdestärken Drehstromantriebsmotor ist von Siemens & Halske geliefert.

Die nötige Pressluft zum Betriebe der Haspel und Bohrmaschinen in der Grube stellen zwei Kompressoren her. Der von Rudolf Meyer 1893 gelieferte Kompressor vermag 4000 Kubikmeter Luft in der Stunde auf 5 Atmosphären zu komprimieren. Der zweite, ein Verbund-Kompressor mit liegender Verbunddampfmaschine für 8000 Kubikmeter stündliche Leistung wurde 1905 von der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Pokorny & Wittekind geliefert.

Die Antriebsmaschine der Wäsche ist von der Erbauerin derselben, der Maschinenbau-Anstalt Humboldt in Kalk, mitgeliefert. Dieselbe ist eine liegende Einzylinder-Ventilmaschine und leistet 140 Pferdestärken.

Zum Speisen der elf Dampfkessel mit insgesamt 2245 Quadratmeter Heizfläche dienen sechs Dampfpumpen verschiedener Systeme.

Drei Einzylinder-Dampfmaschinen dienen zum Antrieb der Koks-sieberei I, der Kettenbahn und Lesebänder.

Die zwei Koksausdrückmaschinen werden elektrisch betrieben.

In der Nebengewinnungsanlage liegen zwei Stück 100 Pferdekräfte-Motoren für Gassauger. — 39 weitere Motoren übernehmen den Antrieb der verschiedenen Einzelbetriebe, wie Schlosserei, Schmiede, Schreinerei, Aufzüge, Kokssieberei II, Lampenreinigung usw.

Die vorhandene Zentral-Oberflächen-Kondensation vermag 20000 Kilogramm Dampf in der Stunde zu verarbeiten. Der Antrieb der Pumpen erfolgt elektrisch.

Die Waschkaue wurde im Jahre 1904 nach den neuesten hygienischen Erfahrungen gebaut.

Zur Bewältigung des Rangierdienstes sind zwei Lokomotiven vorhanden, die in den Jahren 1891 bezw. 1903 von der Maschinenfabrik Hohenzollern in Düsseldorf-Grafenberg geliefert sind.

## B. Die Gewerkschaft Zeche Mathias Stinnes

umfasst die Mathias Stinnes-Schachtanlagen I/II in Carnap, Bürgermeisterei Altenessen, Regierungsbezirk Düsseldorf, die Mathias

Stinnes-Schachtanlagen III/IV in Brauck, Amt Gladbeck, Regierungsbezirk Münster und die Gewerkschaft ver. Welheim in der Gemeinde Bottrop, Regierungsbezirk Münster (noch ohne Schachtanlage). Die Zeche Mathias Stinnes markscheidet im Norden mit Graf Moltke, im Osten mit Nordstern, im Süden mit Neuessen, im Westen mit Prosper, mit ver. Welheim und mit Graf Moltke. Das Feld ver. Welheim markscheidet im Norden mit ver. Gladbeck und Graf Moltke, im Osten mit Mathias Stinnes, im Süden mit Mathias Stinnes und Prosper und im Westen mit Arenberg-Fortsetzung. Die Grösse des Feldes beträgt bei Mathias Stinnes 6267809,02 Quadratmeter, bei ver. Welheim 2610236,48 Quadratmeter; die Grösse des Grundbesitzes beläuft sich auf 2427,5797 Hektar und die Zahl der Häuser auf 417. Von dem Grundbesitz entfallen

| | |
|---|---|
| auf die eigentlichen Betriebsgrundstücke . . . . . | 44,4734 Hektar |
| auf Kolonieflächen und Hausgrundstücke . . . . . | 100,0564 Hektar |
| auf verpachtete Flächen unter Kultur . . . . . | 367,8441 Hektar |
| auf Waldflächen . . . . . | 95,2058 Hektar |
| auf Rittergut Herrendorf bei Rosental in der Neumark | 1600,0000 Hektar |
| auf Grundbesitz bei Haltern i. W. . . . . | 220,0000 Hektar |
| im ganzen also | 2427,5797 Hektar. |

Die Zeche Mathias Stinnes hat vier Schächte; das Feld ver. Welheim ist noch ohne Schächte. Die Belegschaft unter und über Tage betrug von 1898 bis 1907: 1473, 1806, 2084, 2139, 1928, 1999, 2426, 2395, 2960, 3692 Mann.

Die Fördermengen von Mathias Stinnes beliefen sich in den Jahren 1898 bis 1907 auf: 474135, 567626, 641591, 570493, 557297, 575752, 653035, 688842, 941504 und 1316572 Tonnen. Die Koksproduktion bezifferte sich in den gleichen Zeiträumen auf 31690, 34204, 36559, 39721, 55240, 64160, 78538, 92719, 121464, und 142415 Tonnen.

Die Schächte I/II der Zeche haben Anschluss an die Station Carnap, die Schächte III/IV haben Anschluss an die Station Mathias Stinnes. Die Länge der eigenen Eisenbahngleise beträgt 7000 Meter. Die Zeche besitzt vier Wagen à 15 Tonnen Inhalt, welche nur für den eigenen Betrieb benutzt werden.

Die Kokerei hat 145 Koksöfen in drei Batterien und zwar 95 Unterbrenneröfen, System Otto, und 50 Regenerativ-Unterbrenneröfen, System Otto. Die Nebenproduktenanlage hat Kondensation mit Ammoniak- und Benzolfabrik nebst Benzolreinigung und produziert Teer, schwefelsaures Ammoniak, konz. Ammoniakwasser, Rohbenzol, Rohsolventnaphtha, Schwerbenzol, gereinigtes Benzol, gereinigtes Toluol und gereinigtes Solventnaphtha. Die Teerdestillation ist mit fünf Blasen à 16 Tonnen Inhalt ausgerüstet, sowie mit Anthracenreinigung und Schmierfettfabrik. Dieselbe produziert präparierten Teer, Brikettpech, Imprägnieröl, Kreosotöl, Anthrazenöl, Benzolwaschöl, Naphthalinwaschöl, Karbolineum, Bonaphthalin, Rohanthrazen und gereinigten Anthrazen, Eisenlack, Staufferfett, Förderwagenfett, Drahtseilschmiere, Hanfseilschmiere und Schmieröle.

Das Beamtenpersonal besteht für den Grubenbetrieb aus 2 Betriebsführern, 2 Obersteigern, 32 Steigern, 18 Hilfssteigern, 11 Fahrhauern, 1 Werkmeister, 2 Schmiedemeistern, 2 Schreinermeistern, 2 Waschmeistern, 3 Schichtmeistern, 2 Materialienverwaltern und 2 Wohnungsaufsehern; für den Kokereibetrieb aus 2 Betriebsführern, 3 Assistenten, 2 Koksmeistern, 1 Materialienverwalter und 1 Maschinensteiger. Die Rechnungsführung besorgen zwei Rechnungsführer und 10 Bureaugehilfen.

Die Beteiligungsziffern der Zeche Mathias Stinnes am Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat betrugen:

a) für Kohlen von 1893—1896 263151 Tonnen
für 1897 283151 Tonnen
von 1898—1899 503151 Tonnen
für 1900 600000 Tonnen
von 1901—1904 680000 Tonnen
von 1905—1907 968000 Tonnen
für 1908 1321000 Tonnen

b) für Koks von 1903 bis 1. April 1904 71500 Tonnen
vom 1. April 1904 bis jetzt 148195 Tonnen.

An Beiträgen zur Knappschaftskasse, Alters- und Invaliditätsversicherung und Knappschaftsberufsgenossenschaft wurden gezahlt:

im Jahre 1898 Mark 107960,02 im Jahre 1900 Mark 163235,42
im Jahre 1899 Mark 135117,07 im Jahre 1901 Mark 145926,51

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Jahre 1902 | Mark 150459,97 | im Jahre 1905 | Mark 234831,48 |
| im Jahre 1903 | Mark 144815,44 | im Jahre 1906 | Mark 274229,61 |
| im Jahre 1904 | Mark 229519,56 | im Jahre 1907 | Mark 398726,14 |

Die Schachtanlage I/II der Zeche Mathias Stinnes hat zwei Schächte, bei denen folgende Förderungen eingerichtet sind:

Schacht I hat eine Förderung mit acht Wagen in 4 Etagen von der fünften gleich 454 Meter-Sohle. Die zu dieser Förderung gehörige Maschine ist eine liegende Zwillingsmaschine von 1100 Millimeter Zylinderdurchmesser und 2000 Millimeter Kolbenhub. Die Maschine ist im Jahre 1892 von der Friedrich Wilhelms-Hütte in Mülheim-Ruhr für einen Betriebsdruck von sieben Atmosphären erbaut. Die Maschine leistet bei 20 Umdrehungen in der Minute 750 Pferdestärken. Der Trommeldurchmesser beträgt 8000 Millimeter und die Breite 3600 Millimeter. Das zugehörige Fördergerüst hat die Maschinenbau-Anstalt Humboldt in Kalk bei Köln geliefert. Die Höhe von Rasenhängebank bis Mitte Seilscheiben beträgt 31700 bezw. 37500 Millimeter. Die Seilscheiben haben einen Durchmesser von 5000 Millimeter.

Schacht II hat zwei Förderungen mit je vier Wagen in vier Etagen, und zwar südliche Förderung von der fünften gleich 454 Meter-Sohle und nördliche Förderung von der sechsten gleich 525 Meter-Sohle. Die zur nördlichen Förderung gehörige Maschine ist eine liegende Verbundmaschine von 1040 bezw. 1460 Millimeter Zylinderdurchmesser und 2000 Millimeter Hub mit zwei konischen Seiltrommeln von je 6200 Millimeter bezw. 10600 Millimeter Durchmesser und 2200 Millimeter Breite ausgerüstet. Die Leistung der Maschine beträgt bei 30 Umdrehungen in der Minute 800 Pferdestärken. Die zur südlichen Förderung gehörige Maschine hat genau dieselben Abmessungen wie die Maschine der nördlichen Förderung. Beide Maschinen unterscheiden sich nur dadurch, dass im Jahre 1905 die konischen Trommeln der südlichen Maschine durch eine Koepe-Scheibe von 8000 Millimeter Durchmesser ersetzt worden sind. Beide Maschinen sind im Jahre 1896 von der Friedrich Wilhelms-Hütte in Mülheim-Ruhr für einen Betriebsdruck von 10 Atmosphären erbaut.

Das zugehörige Fördergerüst hat die Maschinenbau-Anstalt Humboldt in Kalk geliefert. Die Höhe von Rasenhängebank bis Mitte der in gleicher Höhe liegenden Seilscheiben beträgt 28500 Millimeter. Die Seilscheiben haben einen Durchmesser von 5000 Millimeter.

Zum Heben der Grubenwasser ist eine oberirdische Wasserhaltungsanlage mit einem Dampfzylinder von 2510 Millimeter lichter Weite und 3760 Millimeter Hub vorhanden. Die Leistung der Maschine beträgt 250 Pferdestärken. Die Maschine ist im Jahre 1872 von der Friedrich-Wilhelms-Hütte in Mülheim-Ruhr für einen Betriebsdruck von 5,5 Atmosphären erbaut. Die zugehörigen Pumpen nebst Steigeleitung sind in Schacht I eingebaut.

Zur Bewetterung der unterirdischen Grubenbaue sind zwei Ventilatoren System Rateau mit je vier Meter Flügelraddurchmesser vorhanden, die mit dem Schacht II (Wetterschacht) durch einen unter Terrain liegenden gemauerten Wetterkanal verbunden sind. Jeder der beiden Ventilatoren ist imstande, bei 190 Umdrehungen in der Minute, einer äquivalenten Grubenweite von drei Quadratmeter und einer Depression von 160 Millimeter Wassersäule 6000 Kubikmeter Luft anzusaugen. Der Antrieb des Ventilators I erfolgt durch eine liegende Verbundmaschine von 450 bezw. 700 Millimeter Zylinderdurchmesser und 900 Millimeter Hub. Die Leistung der Antriebsmaschine beträgt bei 83 Umdrehungen in der Minute 250 Pferdestärken. Der Betriebsdruck beträgt 10 Atmosphären. Die beiden Ventilatoren sowie die Antriebsdampfmaschine wurden im Jahre 1898 von der Firma Schüchtermann & Kremer in Dortmund erbaut. Der Ventilator II wird durch einen 250 pferdekräftigen Gasmotor angetrieben, der von Krupp Grusonwerk geliefert und von der Maschinenbauanstalt Nürnberg im Jahre 1907 umgebaut worden ist. Bei beiden Ventilatoren erfolgt die Kraftübertragung durch Hanfseile von 45 Millimeter Stärke.

Zur Erzeugung der erforderlichen Druckluft dienen fünf Luftkompressoren und zwar zwei Stück System Burkhardt und drei Stück System Rud. Meyer. Die ersteren Kompressoren haben eine Leistung von je 2000 Kubikmeter und werden durch je einen 250 pferdekräftigen

Gasmotor angetrieben. Die Kompressoren sind erbaut im Jahre 1897 von der Maschinenfabrik Burkhardt. Die drei Meyer'schen Kompressoren sind von gleicher Bauart und Grösse. Die Hauptabmessungen sind folgende: Hochdruckdampfzylinder 570 Millimeter, Niederdruckdampfzylinder 950 Millimeter, Hochdruckluftzylinder 600 Millimeter, Niederdruckluftzylinder 950 Millimeter, gemeinschaftlicher Hub 1000 Millimeter. Erbaut wurden die Kompressoren von der Maschinenfabrik Rud. Meyer in Mülheim-Ruhr für einen Betriebsdampfdruck von zehn Atmosphären und zwar Kompressor I im Jahre 1903, Kompressor II 1905 und Kompressor III 1908. Sämtliche Kompressoren pressen auf einen Luftdruck von sechs Atmosphären. Die maximale Leistung eines jeden Meyer'schen Kompressors beträgt bei 83 Umdrehungen in der Minute 6800 Kubikmeter.

Zur Dampferzeugung zum Betriebe der Dampfmaschinen und Dampfpumpen etc. sind ausser den Lokomotivkesseln und denen der Kokerei 15 Kessel vorhanden mit zusammen 3210 Quadratmeter Heizfläche und zwar fünf kombinierte Röhrenkessel System Humboldt von je 200 Quadratmeter Heizfläche, erbaut im Jahre 1891 und 1892 mit sieben Atmosphären Betriebsdruck; ferner vier Röhrenkessel System Dürr, von denen zwei je 200 Quadratmeter und zwei je 220 Quadratmeter Heizfläche haben. Die beiden ersteren Kessel sind im Jahre 1892 für sieben Atmosphären Betriebsdruck und die beiden letzteren im Jahre 1900 für 10 Atmosphären Betriebsdruck erbaut; endlich vier kombinierte Röhrenkessel System Steinmüller von je 180 Quadratmeter Heizfläche, erbaut im Jahre 1900 für einen Betriebsdruck von 10 Atmosphären und schliesslich zwei kombinierte Röhrenkessel System Guilleaume von je 325 Quadratmeter Heizfläche, erbaut im Jahre 1908 für einen Betriebsdruck von 12 Atmosphären.

Zur Speisung dieser Dampfkessel dienen zwei Schwungradpumpen mit einer Leistung von je 0,5 Kubikmeter in der Minute, zwei Injektoren von gleicher Leistung und zwei stehenden Verbundpumpen.

Die beiden Guilleaume-Kessel sind mit Kettenrosten ausgerüstet, auf denen Feinkohle und Nuss V verstocht wird. Zur Heizung der übrigen Kessel dient Schlammkohle. Die gesamten Kessel sind an zwei gemauerte Kamine angeschlossen.

Zur Bewältigung des Rangierbetriebes dienen drei Lokomotiven, und zwar zwei Stück von der Maschinenfabrik Hohenzollern in Düsseldorf erbaut in den Jahren 1891 und 1896. Die dritte Lokomotive ist von der Maschinenfabrik Egestorff im Jahre 1898 geliefert. Der Betriebsdruck der Lokomotiven beträgt zwölf Atmosphären und die Heizfläche 58 Quadratmeter. Die Speisung der Lokomotiven erfolgt durch Injektoren.

Zur besseren Ausnutzung des Dampfes sind sämtliche Dampfmaschinen an eine Zentralkondensation angeschlossen, die im wesentlichen aus dem Kondensator, der Luftpumpe, den erforderlichen Enke-Wasserpumpen und den beiden Kühltürmen besteht. Zum Betrieb der Zentralkondensation dient eine liegende Einzylinderdampfmaschine, die mit der Luftpumpe direkt gekuppelt ist und zirka 50 Pferdestärken leistet bei ca. 60 Umdrehungen in der Minute. Ein Kaminkühler wurde von der Maschinen- und Armaturenfabrik Klein, Schanzlin & Becker im Jahre 1897 geliefert. Den zweiten Kaminkühler lieferte die Firma Balke & Co. im Jahre 1899. Die Zentralkondensation ist im Jahre 1897 für eine Leistung von sechs Kubikmeter minutlich von der Maschinenfabrik Burckhardt in Basel geliefert.

Zum Antrieb der in der Separation an Schacht I vorhandenen Transport- und Lesebänder etc. dient eine Einzylindermaschine von der Maschinenbauanstalt Humboldt im Jahre 1892 für einen Betriebsdruck von sieben Atmosphären erbaut. Die Maschine hat 300 Millimeter Zylinderdurchmesser und 600 Millimeter Hub und leistet bei 80 Umdrehungen in der Minute 45 Pferdestärken.

Zum Betrieb der Kohlenwäsche an Schacht I dient eine von der Maschinenbauanstalt Humboldt im Jahre 1892 gelieferte Verbundmaschine von 450 bezw. 700 Millimeter Zylinderdurchmesser und 900 Millimeter Hub. Die Maschine leistet bei 80 Umdrehungen in der Minute 220 Pferdestärken. Die Wäsche wurde im Jahre 1892 von der Maschinenbau-Anstalt Humboldt in Kalk für eine Leistung von 75 Tonnen stündlich erbaut. Die Sieberei im Schacht II ist im Jahre 1897 ebenfalls von der Maschinenbauanstalt Humboldt geliefert. Für den Betrieb derselben ist eine liegende Einzylindermaschine von 350 Millimeter Zylinderdurchmesser

und 700 Millimeter Hub vorgesehen, die bei ca. 100 Umdrehungen in der Minute 80 Pferdestärken leistet. Die im Bau begriffene neue Wäsche, die am 1. Januar 1909 dem Betrieb übergeben werden soll, liefert die Maschinenfabrik Baum in Herne. Die Leistung dieser Wäsche beträgt pro Stunde 150 Tonnen. Zum Betrieb dieser neuen Wäsche sind zwei Drehstrommotore à 200 Pferdestärken vorgesehen mit 5000 Volt Spannung.

Zum Verwiegen der abgehenden Produkte sind auf der Zeche acht Wagen von der Firma Mohr & Federhaff vorhanden.

An Werkstätten sind vorhanden Schmiede, Schlosserei und Schreinerei mit den erforderlichen Werkzeugmaschinen. Zum Antrieb derselben sind zwei liegende von der Maschinenbauanstalt Humboldt gelieferte Einzylinder-Dampfmaschinen vorhanden, die bei 70 Umdrehungen in der Minute je ca. 75 Pferdestärken leisten.

Der Strom zur Beleuchtung der gesamten Zechenanlage einschl. Kokerei wird teils aus dem Netz des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerks entnommen als Wechselstrom und teils mit noch vorhandenen älteren Gleichstrom-Dynamos selbst erzeugt.

Zum Betriebe der drei Ziegelpressen und Kollergänge etc. dient eine von der Maschinenbauanstalt Humboldt im Jahre 1900 erbaute liegende Verbundmaschine mit 350 bezw. 550 Millimeter Zylinderdurchmesser und 750 Millimeter Hub. Die Leistung der Maschine beträgt bei 100 Umdrehungen in der Minute 150 Pferdestärken; der Betriebsdruck beträgt zehn Atmosphären.

An gesundheitstechnischen Anlagen sind vorhanden eine Arbeiterwaschkaue mit Brauseanlage und Kleideraufzüge zum Trocknen und Aufbewahren der Kleider und zwar für Erwachsene und Jugendliche getrennt. Der Raum für die Erwachsenen fasst 3000 Mann und hat 140 Brausen; derjenige für die Jugendlichen fasst 500 Mann und hat 25 Brausen. Für die Beamten sind Wannenbäder mit Brausen vorgesehen.

Zur ersten Hilfeleistung bei Unglücksfällen ist eine mit allen erforderlichen Apparaten versehene, den neuesten Vorschriften entsprechend ausgerüstete Verbandstube im Verwaltungsgebäude eingerichtet. Zum

Transportieren von Schwerverletzten steht ein besonders dazu eingerichteter Krankenwagen auf der Zeche bereit.

Die Schachtanlage III/IV liegt zwei Kilometer entfernt nördlich von den Schachtanlagen I/II. Dieselbe hat zwei Doppelschächte, in denen je zwei Förderungen für sechs bezw. acht Wagen in sechs bezw. vier Etagen untereinander eingerichtet sind. Die nördliche Förderung im Schacht III hebt von der IV. = 374 Meter Sohle, die südliche Förderung von der IV. = 525 Meter Sohle. Für sämtliche vier Förderungen sind elektrische Fördermaschinen nach dem Ilgner-System vorhanden. Die beiden Fördermaschinen des Schachtes III sowie die Umformermaschinen sind von den Siemens-Schuckert-Werken im Jahre 1904 geliefert. Die südliche Maschine des Schachtes IV wurde von der Union Elektrizitätsgesellschaft, Berlin, und die nördliche Maschine von der Elektrizitäts A.-G. vormals Lahmeyer, Frankfurt am Main, geliefert. Jede Maschine ist imstande, 100 Tonnen stündlich aus 800 Meter Teufe zu heben. Zum Betrieb jeder Fördermaschine dienen zwei Gleichstrommotore von je 400 Pferdestärken. Sämtliche Maschinen sind Koepe-Fördermaschinen.

Zur Speisung der Gleichstrom-Fördermotoren dienen vier Drehstrom-Gleichstrom-Umformer, von denen je zwei mechanisch und alle vier untereinander elektrisch gekuppelt werden können. Zur Erregung der Fördermotoren und Anlassdynamos sind zwei Drehstrom-Gleichstrom-Umformer aufgestellt, die mit einer Akkumulatorenbatterie parallel geschaltet sind. Die Leistung der Drehstrommotoren der grossen Umformer beträgt 500 Pferdestärken bei 385 Umdrehungen in der Minute. Die Drehstrommotoren der Erregerumformer haben eine Leistung von 175 Pferdestärken. Die Spannung beträgt 5000 Volt. Die zugehörigen Schachtgerüste sind von der Brückenbau-Anstalt Gustavsburg geliefert. Die Seilscheiben haben einen Durchmesser von 5000 Millimeter. Die erforderliche Druckluft für die Bremsen der elektrisch betriebenen Fördermaschinen liefert ein elektrisch angetriebener Luftkompressor.

Zum Heben der Grubenwasser ist eine Hochdruck-Zentrifugalpumpe von der Firma Gebr. Sulzer vorhanden, die fünf Kubikmeter pro Minute

von der IV. = 525 Meter Sohle zu Tage fördert. Der Kraftverbrauch der Pumpe ist ca. 1100 Pferdestärken. Zum Antrieb ist ein von der Firma Brown, Boveri & Co. gebauter 5000 Volt Drehstrommotor von 1200 Pferdestärken Leistung bei ca. 1475 Umdrehungen in der Minute vorgesehen. Die Steigeleitung besteht aus schmiedeeisernen verzinkten Röhren von 350 Millimeter lichter Weite und reicht für eine zweite Pumpe aus.

Zur Bewetterung der unterirdischen Grubenbaue sind zwei Ventilatoren nach dem System Rateau mit je vier Meter Flügelraddurchmesser vorhanden, die durch den Wetterkanal mit dem Schacht III verbunden sind. Die Leistung der Ventilatoren entspricht derjenigen der Schachtanlage I/II. Beide Ventilatoren sind mit 400 Pferdestärken Drehstrommotoren direkt gekuppelt. Lieferant der Ventilatoren ist die Firma Schüchtermann & Kremer in Dortmund.

Ausser dem bereits vorerwähnten kleinen Kompressor für die Bremsen der elektrischen Fördermaschinen ist kein grösserer Kompressor vorhanden. Die erforderliche Luft wird aus dem Druckluftnetz der Schachtanlage I/II entnommen.

An Dampfkessel sind zwei kombinierte Flammrohr-Röhrenkessel von je 106 Quadratmeter Heizfläche vorhanden, die im Jahre 1905 von der Firma Siller & Jamart für einen Betriebsdruck von zehn Atmosphären geliefert wurden. Diese Kessel liefern in der Hauptsache nur den Dampf für die Heizung und Warmwasserbereitung in der Waschkaue.

An Lokomotiven sind zwei Stück von je 54 Quadratmeter Heizfläche vorhanden, die in den Jahren 1904 bezw. 1908 von der Maschinenfabrik Hohenzollern für einen Betriebsdruck von zwölf Atmosphären geliefert sind.

Anschliessend an Schacht III ist von der Maschinenfabrik Baum in Herne eine Sieberei im Jahre 1906 erbaut. Für den maschinellen Betrieb derselben dienen zwei Drehstrommotoren à 60 Pferdestärken, zwei solche zu je 30 Pferdestärken und vier zu je sechs Pferdestärken.

Zum Verwiegen der abgehenden Produkte sind sechs Waggonwagen vorhanden, teils von der Firma Mohr & Federhaff und teils von der Düsseldorfer Maschinenbauanstalt Losenhausen geliefert.

An Werkstätten sind vorhanden Schmiede, Schlosserei und Schreinerei, die mit sämtlichen erforderlichen modernen Werkzeugmaschinen etc. ausgerüstet sind. Sämtliche Werkzeugmaschinen werden durch Drehstrommotore von 220 Volt einzeln angetrieben. Die gesamte Anzahl Pferdestärken der Werkstätten beträgt 80.

Der Strom zur Beleuchtung der ganzen Anlage wird aus dem Netz des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerks entnommen. Schachtanlage I/II und III/IV sind oberirdisch durch eine feste Brücke mit maschinellem Seilbahnbetrieb verbunden. Der Antriebsmotor hat 100 Pferdestärken bei 5000 Volt Spannung.

An gesundheitstechnischen Anlagen sind vorhanden eine Arbeiterwaschkaue mit Brauseanlage und Kleideraufzüge zum Trocknen und Aufbewahren der Kleider und zwar für Erwachsene und Jugendliche getrennt. Der Raum für Erwachsene fasst 3000 Mann und hat 100 Brausen, derjenige für die Jugendlichen 500 Mann und hat 30 Brausen. Für die Beamten sind ebenfalls Brausebäder vorgesehen.

Zur ersten Hilfeleistung bei Unglücksfällen ist eine mit den modernsten Apparaten versehene, den neuesten Vorschriften entsprechend eingerichtete Verbandstube im Portiergebäude eingerichtet. Sämtliche Klosettanlagen für Arbeiter und Beamte sind mit Wasserspülung eingerichtet.

Auf der Schachtanlage I/II befindet sich eine Kokerei mit Nebenproduktengewinnungsanlage, sowie eine Teerdestillation. Für die Bedienung der Koksöfen ist eine elektrisch angetriebene und eine Dampf-Koksausdrückmaschine vorhanden.

Ferner sind zum Betriebe der Nebenproduktenanlage folgende Hauptantriebsdampfmaschinen vorhanden:

2 Dampfmaschinen in der Kondensation von je 150 Pferdestärken,
2 Dampfmaschinen in dem Gassaugeraum von je 75 Pferdestärken,
1 Dampfmaschine in der Benzolfabrik von 30 Pferdestärken,
1 Dampfmaschine im Mischwerk von 120 Pferdestärken.

Den Dampf zu diesen Maschinen sowie zu den in der Nebenproduktenanlage aufgestellten Apparaten liefert eine zum Kokereibetrieb

gehörige Dampfkesselanlage von zusammen 1290 Quadratmeter Heizfläche und 10 Atmosphären Betriebsdruck.

Zum Antrieb des Koksbrechwerks und der Sieberei dient je ein 20 und 12 pferdekräftiger Drehstrommotor von 220 Volt Spannung.

Für sonstige kleinere Antriebe dienen vorhandene Gleichstrommotore.

Für die Kokereiarbeiter ist eine im Verwaltungsgebäude der Kokerei eingerichtete Badeanlage mit Brausen und Kleideraufzügen eingerichtet.

## C. Die Gewerkschaft Graf Beust

umfasst die Zeche Graf Beust in Essen-Ruhr, Regierungsbezirk Düsseldorf. Sie markscheidet im Norden mit der Zeche Zollverein, im Osten mit der Zeche Friedrich Ernestine und Königin Elisabeth, im Süden mit der Zeche Herkules, im Westen mit Zeche Viktoria Mathias. Die Grösse des Feldes beträgt 1033609,92 Quadratmeter. Die Grösse des Grundbesitzes beläuft sich auf 67,4289 Hektar und die Zahl der daraufstehenden Häuser auf 149. Von dem Grundbesitz entfallen:

| | |
|---|---|
| auf die eigentlichen Betriebsgrundstücke . . . . . | 13,6273 Hektar |
| auf die verpachteten Flächen unter Kultur . . . . . | 18,7554 Hektar |
| auf die Hausgrundstücke . . . . . | 35,0462 Hektar |
| im ganzen also | 67,4289 Hektar |

Die Zeche Graf Beust hat zwei Schächte. Die Belegschaft unter und über Tage betrug von 1898 bis 1907: 980, 1093, 1224, 1303, 1299, 1297, 1307, 1150, 1197, 1367 Mann.

Die Fördermengen von Graf Beust beliefen sich von 1898 bis 1907 in Tonnen auf: 229227,85, 318182,5, 338534,5, 366747,5, 363388, 394404,9, 372612,5, 360283,5, 420,811,5, 480347.

Die Koksproduktion betrug in denselben Jahren: 55615, 61252, 61800, 49154, 42191, 66016, 57860, 63715, 67884, 68158,4.

Die Zeche hat einen eigenen Eisenbahnanschluss an die Station Essen-Hauptbahnhof. Die Länge der eigenen Eisenbahngleise beträgt 3200 Meter. Zum Betriebe werden zwei eigene Eisenbahnwagen à 15 Tonnen Inhalt benutzt.

Graf Beust hat eine Batterie von 70 Koksöfen nach System Otto. Das Beamtenpersonal besteht für den Grubenbetrieb aus einem Betriebsführer, einem Obersteiger, elf Steigern, acht Hilfssteigern, fünf Fahrhauern, einem Schmiedemeister, einem Schreinermeister, einem Waschmeister, einem Schichtmeister, einem Materialienverwalter, und für den Kokereibetrieb aus einem Koksmeister. Die Rechnungsführung besorgt ein Rechnungsführer mit fünf Bureaugehilfen.

Die Beteiligungsziffern der Zeche Graf Beust am Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat betrugen:

| | | |
|---|---|---|
| a) Für Kohlen | von 1893 bis 1897 | 317511 Tonnen |
| | von 1898 bis 1907 | 434971 Tonnen |
| | von 1908 ab | 456100 Tonnen |
| b) für Koks | von 1903 bis 1906 | 65660 Tonnen |
| | von 1907 bis jetzt | 66760 Tonnen |

An Beiträgen zur Knappschaftskasse, Alters- und Invaliditätsversicherung und Knappschaftsberufsgenossenschaft wurden gezahlt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Im Jahre 1898 | Mark 59989,81 | 1903 | Mark 114348,84 |
| 1899 | Mark 68621,44 | 1904 | Mark 113736,96 |
| 1900 | Mark 81724,01 | 1905 | Mark 109587,83 |
| 1901 | Mark 95163,66 | 1906 | Mark 115837,— |
| 1902 | Mark 118841,99 | 1907 | Mark 123133,22. |

Die maschinellen Anlagen auf Zeche Graf Beust für ihre Schächte I und II umfassen je eine Fördermaschine, die mit Dampf betrieben wird.

Die Fördermaschine des Schachtes I ist eine im Jahre 1864 erbaute Zwillingsmaschine, deren Zylinder einen Durchmesser von 835 Millimeter und einen gemeinsamen Hub von 1490 Millimeter haben. Sie ist mit einer Bobine ausgerüstet und leistet bei einer höchsten Eintrittsspannung von fünf Atmosphären 380 Pferdestärken.

Die Förderung in Schacht II wird durch eine im Jahre 1895 erbaute Verbundmaschine ausgeübt. Der Hochdruckzylinder hat 1042 Millimeter Durchmesser und der Niederdruckzylinder 1405 Millimeter Durchmesser, der gemeinsame Hub beträgt 2000 Millimeter. Die Maschine ist mit

einer zylindrischen Trommel versehen. Sie leistet bei einer Eintrittsspannung von 5 Atmosphären durchschnittlich 550 Pferdestärken.

Zur Beschaffung der zum Antrieb von Lufthaspeln nötigen Pressluft sind über Tage zwei Kompressoren aufgestellt. Der eine dieser Kompressoren wurde im Jahre 1895 als Zweistufen-Schieber-Luftkompressor erbaut, der durch eine Verbundmaschine angetrieben wird. Die ganze Anlage hat folgende Abmessungen: Durchmesser des Dampfhochdruckzylinders 500 Millimeter, des Dampfniederdruckzylinders 800 Millimeter, des Luftniederdruckzylinders 650 Millimeter und des Lufthochdruckzylinders 400 Millimeter. Der gemeinsame Hub beträgt 700 Millimeter und die stündliche Leistung 2000 Kubikmeter bei einer Leistung der Maschine von 140 Pferdestärken und 80 Umdrehungen in der Minute.

Im Jahre 1902 wurde zu dem vorbeschriebenen Kompressor ein Einzylinder-Stufen-Schieber-Kompressor aufgestellt, der mit einer Tandemmaschine direkt gekuppelt ist. Die stündliche Leistung des Kompressors beträgt 2400 Kubikmeter bei 130 Umdrehungen in der Minute. Die Maschine leistet dabei 228 Pferdestärken. Die Abmessungen sind folgende: Gemeinsamer Hub 650 Millimeter, Durchmesser des Dampfhochdruckzylinders 420 Millimeter, des Dampfniederdruckzylinders 650 Millimeter, des Lufthochdruckzylinders 810 Millimeter.

An Ventilatoren sind auf der Zeche zwei vorhanden, von denen der eine ein Pelzer- und der andere ein Rateau-Ventilator ist.

Der erstere (Pelzer-Ventilator), der gewöhnlich in Reserve steht, wurde im Jahre 1894 erbaut und leistet minutlich 2000 Kubikmeter.

Der Rateau-Ventilator wurde 1908 aufgestellt. Dieser leistet 4000 Kubikmeter bei 210 Umdrehungen und 5000 Kubikmeter bei 260 Umdrehungen in der Minute.

Zum gemeinsamen Antrieb dieser beiden Ventilatoren dient eine im Jahre 1894 erbaute Einzylinder-Maschine von 580 Millimeter Zylinderdurchmesser und 920 Millimeter Hub. Sie leistet bei 70 Umdrehungen in der Minute und einer Eintrittsspannung von 5 Atmosphären 180 Pferdestärken.

Die Kohlenseparation, Kettenförderung, Wäsche und Koksseparation werden durch Einzylinder-Maschinen in liegender Bauart angetrieben.

Sie entwickeln zusammen bei einer Eintrittsspannung von 5 Atmosphären rund 215 Pferdestärken.

Die meisten der vorgenannten Maschinen sind an eine Zentralkondensation angeschlossen. Die Schieberluftpumpe und die beiden Enke-Pumpen werden durch eine liegende Einzylinder-Maschine von 300 Millimeter Zylinderdurchmesser und 500 Millimeter Hub angetrieben. Sie leistet bei 65 Umdrehungen in der Minute 25 Pferdestärken. Diese Kondensationsanlage wurde im Jahre 1895 erbaut.

Auf der 6. Sohle der Zeche Graf Beust ist eine Wasserhaltung montiert, die durch eine Verbund-Maschine angetrieben wird. Der Hochdruckzylinder hat 850 Millimeter und der Niederdruckzylinder 1250 Millimeter Durchmesser. Der gemeinsame Hub beträgt 1250 Millimeter.

Die im Jahre 1895 erbaute Maschine leistet 760 Pferdestärken, hierbei hebt die Pumpenanlage ca. zwei Kubikmeter in der Minute.

Die vorstehenden Maschinen werden durch eine Kessel-Batterie, bestehend aus zehn Dürr-Kesseln mit einer Gesamtheizfläche von rund 2061 Quadratmeter, mit Dampf versorgt. Die Kessel werden durch zwei Pumpen, die im Jahre 1892 beschafft wurden, gespeist.

Zur Zeit wird auf der achten Sohle eine neue Wasserhaltung mit elektrischem Antrieb errichtet. Die zum Antrieb dienenden Elektromotoren leisten zusammen 1650 Pferdestärken bei 1450 Umdrehungen in der Minute. Die Pumpen leisten minutlich fünf Kubikmeter.

Ausser den Elektromotoren für die neue Wasserhaltung sind auf der Zeche noch 108 Pferdestärken an elektrischer Energie vorhanden, die zum Antrieb der Schmiede und Schlosserei, sowie von Pumpen und Kreissägen verwendet werden.

Die Bade- und Ankleideräume für die Beamten sowie für die erwachsenen und jugendlichen Arbeiter sind getrennt und nach den neuesten Erfahrungen der Hygiene eingerichtet. Die Ankleideräume sind mit Kleideraufzügen und die Baderäume mit Brausen ausgerüstet. In der Nähe der Ankleideräume sind Klosetts mit Wasserspülung angebracht.

Die modern eingerichtete Verbandstube befindet sich neben der Mannschaftskaue.

Zur Bewältigung des Rangierdienstes dient eine Lokomotive, im Jahre 1889 von der Maschinenfabrik Hohenzollern in Düsseldorf-Grafenberg geliefert.

## D. Die Gewerkschaft Friedrich Ernestine

umfasst die Zeche Friedrich Ernestine in Stoppenberg, Regierungsbezirk Düsseldorf. Sie markscheidet im Norden mit Zollverein, im Osten und Süden mit Königin Elisabeth, im Westen mit Graf Beust. Die Grösse des Feldes beträgt 1732093,55 Quadratmeter, die Grösse des Grundbesitzes beläuft sich auf 141,9343 Hektar und die Zahl der Häuser auf 151.

Von dem Grundbesitz entfallen:

| | |
|---|---|
| auf die eigentlichen Betriebsgrundstücke . . . . . | 12,8982 Hektar |
| auf Kolonieflächen und Hausgrundstücke . . . . . | 65,9946 Hektar |
| auf verpachtete Flächen und Kultur . . . . . | 63,0415 Hektar |
| im ganzen also | 141,9343 Hektar. |

Die Zeche Friedrich Ernestine hat zwei Schächte. Die Belegschaft unter und über Tage betrug von 1898 bis 1907: 836, 855, 870, 879, 892, 915, 1001, 988, 1125 und 1269 Mann.

Die Fördermengen von Friedrich Ernestine beliefen sich von 1898 bis 1907 auf: 216127, 221246, 219754, 225391, 272349, 303213, 301467, 318411, 389746 und 408475 Tonnen. Die Koksproduktion betrug in denselben Zeiträumen: 23687,5, 24843, 25446, 21610, 20231, 25050, 44719, 66936, 88829 und 98441,3 Tonnen.

Die Zeche hat Anschluss an die Station Essen-Nord. Die Länge der eigenen Eisenbahngleise beträgt 3700 Meter. Die Zeche besitzt für den eigenen Betrieb zwei Eisenbahnwagen zu je 15 Tonnen Inhalt. Die Kokerei der Zeche Friedrich Ernestine hat 70 Koksöfen in zwei Batterien und zwar 40 Regenerativöfen, System Koppers, und 30 Unterbrennöfen, System Koppers. Die Nebenproduktenanlage liefert Teer, schwefelsaures Ammoniak, konzentriertes Ammoniakwasser und Leichtöl.

Das Beamtenpersonal besteht für den Grubenbetrieb aus einem Betriebsführer, einem Obersteiger, 14 Steigern, acht Hilfssteigern, vier Fahrhauern, einem Schmiedemeister, einem Schreinermeister, einem

Waschmeister, einem Schichtmeister, einem Materialienverwalter und einem Wohnungsaufseher; für den Kokereibetrieb aus einem Betriebsführer, zwei Assistenten und zwei Koksmeistern. Die Rechnungsführung besorgt ein Rechnungsführer mit fünf Bureaugehilfen.

Die Beteiligungsziffern der Zeche Friedrich Ernestine beim Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat betrugen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a) für Kohlen | von 1893 bis 1899 | 197199 | Tonnen |
| | von 1900 bis 1902 | 240000 | Tonnen |
| | von 1903 bis 1907 | 360000 | Tonnen |
| | von 1908 ab | 368100 | Tonnen |
| b) für Koks | von 1903 bis 31. März 1904 | 26100 | Tonnen |
| | vom 1. April bis 31. Mai 1904 | 62100 | Tonnen |
| | vom 1. Juni bis 31. Dezember 1904 | 67100 | Tonnen |
| | von 1905 bis 1907 | 86560 | Tonnen |
| | von 1908 ab | 99260 | Tonnen |

An Beiträgen zur Knappschaftskasse, Alters- und Invaliditätsversicherung und Knappschaftsberufsgenossenschaft wurden gezahlt

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Jahre 1898 | Mark 49069,60 | im Jahre 1903 | Mark 87015,76 |
| 1899 | Mark 54824,20 | 1904 | Mark 96986,47 |
| 1900 | Mark 59593,93 | 1605 | Mark 96904,85 |
| 1901 | Mark 58527,81 | 1906 | Mark 115794,68 |
| 1902 | Mark 72263,66 | 1907 | Mark 128418,75. |

Die maschinellen Anlagen auf Zeche Friedrich Ernestine für ihre Schächte I und II umfassen je eine Fördermaschine, die mit Dampf getrieben wird.

Die Fördermaschine des Schachtes I ist eine im Jahre 1908 von der Friedrich-Wilhelms-Hütte in Mülheim-Ruhr erbaute, für zwölf Atmosphären Betriebsdruck konstruierte Zwillings-Tandem-Maschine. Der Durchmesser der Hochdruckzylinder beträgt 900 Millimeter, derjenige der Niederdruckzylinder 1400 Millimeter, der gemeinschaftliche Hub 1800 Millimeter und die Umdrehungszahl in der Minute ca. 50. Die effektive Leistung beträgt bei zwölf Atmosphären Eintrittsspannung ca. 1400 Pferdestärken. Die Fördermaschine ist eine Koepe-Maschine mit einem Treibscheibendurchmesser von 8000 Millimeter. Dieselbe ist imstande, eine Nutzlast

von 6000 Kilogramm bei sechs bezw. zwölf Atmosphären Dampfüberdruck in den Zylindern und unter Anwendung eines Unterseiles mit einer maximalen Geschwindigkeit von 15 Meter in der Sekunde aus einer Teufe von 534 bis 800 Meter zu Tage zu fördern.

Die Fördermaschine des Schachtes II ist eine im Jahre 1899 von der Isselburger Hütte in Isselburg am Niederrhein erbaute für zwölf Atmosphären Betriebsdruck konstruierte Zwillingsmaschine. Der Durchmesser der beiden Zylinder beträgt 750 Millimeter, der Kolbenhub 1800 Millimeter und die Umdrehungszahl ca. 15 in der Minute. Die effektive Leistung beträgt bei zwölf Atmosphären Eintrittsspannung 900 Pferdestärken. Die Fördermaschine des Schachtes II ist ebenfalls eine Koepe-Maschine mit einem Treibscheibendurchmesser von 7500 Millimeter. Dieselbe ist imstande, eine Nutzlast von 2600 Kilogramm bei sieben Atmosphären Dampfüberdruck in den Zylindern und unter Anwendung eines Unterseiles mit der maximalen Geschwindigkeit von 15 Meter in der Sekunde aus einer Teufe bis zu 800 Meter zu Tage zu fördern.

Die Wasserhaltungsmaschine ist eine im Jahre 1873 von der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Union in Essen-Ruhr erbaute stehende Dampfmaschine mit zwei Zylindern von 1250 und 1570 Millimeter Durchmesser. Der Kolbenhub beträgt 2510 bezw. 3760 Millimeter und die Hubzahl fünf in der Minute. Die effektive Leistung der Maschine beträgt bei $6^1/_2$ Atmosphären Dampfspannung 300 Pferdestärken. Sie ist imstande, in der Minute eine Wassermenge von ca. 1,5 Kubikmeter mittelst Gestängepumpen, die im Schacht I eingebaut sind, zu Tage zu heben.

Zur Absaugung der verbrauchten Wetter der Grube dienen zwei Ventilatoren.

Der Ventilator Nr. 1 ist ein Rateau-Ventilator von 2,8 Meter Flügelraddurchmesser. Derselbe wurde im Jahre 1899 von der Firma Schüchtermann & Kremer in Dortmund geliefert. Die normale Leistung beträgt 2500 Kubikmeter bei 245 Umdrehungen in der Minute, die maximale Leistung beträgt 3200 Kubikmeter bei 315 Umdrehungen. Die Depression beträgt 111 bezw. 183 Millimeter Wassersäule bei 1,5 Quadratmeter äquivalenter Grubenweite.

Zum Antrieb des Ventilators dient eine von der Maschinenfabrik Augsburg gelieferte Verbund-Dampfmaschine von 375/575 Millimeter Zylinderdurchmesser und 800 Millimeter Hub. Die effektive Leistung der Maschine beträgt bei zwölf Atmosphären Dampfdruck und 90 Umdrehungen in der Minute maximal 210 Pferdestärken.

Der Ventilator Nr. 2 ist ebenfalls ein von der Firma Schüchtermann & Kremer im Jahre 1903 gelieferter Rateau-Ventilator von vier Meter Flügelraddurchmesser. Bei einer äquivalenten Grubenweite von 2,8 Quadratmeter beträgt die Wettermenge in der Minute 5800 Kubikmeter normal und 6250 Kubikmeter maximal und die Depression 172 bezw. 200 Millimeter Wassersäule. Die Tourenzahl des Flügelrades beträgt 195 bezw. 210 in der Minute.

Zum Antrieb dieses Ventilators dient ein direkt mit dem Ventilator gekuppelter Drehstrommotor von 250 effektiven Pferdestärken für 5000 Volt Spannung und 195 bezw. 210 Umdrehungen in der Minute.

Zur Erzeugung der Druckluft zum Betriebe der Grubenhaspel, Sonderventilatoren etc. sind zwei Luftkompressoren auf der Zeche vorhanden.

Der Luftkompressor Nr. 1, der im Jahre 1899 von der Firma Pokorny & Wittekind erbaut wurde, besteht aus einer liegenden Verbund-Dampfmaschine mit Ventilsteuerung mit dahinterliegendem und direkt gekuppeltem Verbund-Schieber-Kompressor (Patent Köster). Die stündlich angesaugte Luftmenge beträgt 2500 Kubikmeter. Diese wird auf fünf Atmosphären Überdruck komprimiert. Die Leistung der Dampfmaschine beträgt bei $6^1/_2$ Atmosphären Dampfspannung und 85 Umdrehungen in der Minute 300 Pferdestärken effektiv. Die Hauptdimensionen der Maschine sind folgende: Durchmesser der Dampfzylinder 450/700 Millimeter, Durchmesser der Luftzylinder 390/615 Millimeter, gemeinsamer Kolbenhub 900 Millimeter.

Der Luftkompressor Nr. 2 wurde ebenfalls von der Firma Pokorny & Wittekind geliefert und zwar im Jahre 1903. Diese Maschine besteht aus einem horizontalen Zweizylinder-Verbund-Schieber-Kompressor (Patent Köster) mit Röhren-Zwischenkühler, direkt gekuppelt mit horizontaler Verbund-Dampfmaschine mit Ventilsteuerung (Patent Kaufhold). Die

Hauptabmessungen der Maschine sind folgende: Dampfzylinderdurchmesser 625/975 Millimeter, Luftzylinderdurchmesser 625/975 Millimeter, gemeinsamer Kolbenhub 1000 Millimeter. Die Leistung der Dampfmaschine beträgt bei elf Atmosphären Dampfdruck und 78 Umdrehungen in der Minute 500 Pferdestärken effektiv. Die stündlich angesaugte Luftmenge beträgt 6400 Kubikmeter; diese wird auf sechs Atmosphären verdichtet.

Zum Antrieb der Setzmaschinen, Becherwerke usw. in der Kohlenwäsche dient eine von der Maschinenbauanstalt Humboldt in Kalk bei Köln im Jahre 1892 erbaute liegende Einzylinder-Dampfmaschine mit Ventilsteuerung von 550 Millimeter Zylinderdurchmesser und 1100 Millimeter Kolbenhub. Die Leistung der Maschine beträgt bei 6½ Atmosphären Dampfspannung und 70 Touren in der Minute 150 Pferdestärken effektiv.

Zum Antrieb der Lesebänder, Becherwerke etc. der Kohlensieberei und zum Antrieb der Kettenbahn dient eine ebenfalls von der Maschinenbauanstalt Humboldt im Jahre 1892 erbaute liegende Einzylinder-Dampfmaschine mit Schiebersteuerung. Der Zylinderdurchmesser beträgt 300 Millimeter, der Kolbenhub 600 Millimeter. Die effektive Leistung beträgt bei 6½ Atmosphären Dampfdruck und 105 Umdrehungen in der Minute 50 Pferdestärken.

Zum Antrieb der Zentrifugalpumpen etc. in der neuen Wäsche (Schwemmsumpfgebäude) dienen zwei von den Felten & Guilleaume-Lahmeyer-Werken gelieferte Drehstrommotoren von je 150 Pferdestärken effektiv und 5000 Volt Klemmenspannung.

Zum Antrieb der Kondensationsanlage der Kokerei dienen zwei von der Union-Elektrizitätsgesellschaft gelieferte Drehstrommotoren von je 100 Pferdestärken effektiv und 5000 Volt Klemmenspannung.

Ferner sind zum Antrieb von Werkzeugmaschinen in den Werkstätten und zum Antrieb kleinerer Maschinen und Apparate in den Betrieben der Zeche und Kokerei noch 17 Stück kleinere Drehstrommotoren vorhanden mit einer Gesamtleistung von ca. 220 Pferdestärken effektiv.

Die elektrische Energie zum Betriebe sämtlicher Motoren wird vom Rheinisch-Westfäl. Elektrizitätswerk, Aktiengesellschaft in Essen, geliefert.

Zur Dampferzeugung zum Betriebe sämtlicher Dampfmaschinen, Dampfpumpen und Apparate in den Betrieben der Nebenprodukten-Gewinnungsanlage dienen folgende Dampfkessel:

1. sechs Stück Wellrohrkessel für zwölf Atmosphären Betriebsdruck mit einer Gesamtheizfläche von 493 Quadratmeter,
2. sechs Stück Siederohrkessel für sieben Atmosphären Betriebsdruck und einer Gesamtheizfläche von 1264 Quadratmeter.

Als Brennmaterial zum Betriebe der Wellrohrkessel werden vorzugsweise Förderkohlen verwendet; zum Betriebe der Siederohrkessel dienen grösstenteils die Abhitzegase der Kokerei.

An gesundheitstechnischen Anlagen sind auf der Zeche vorhanden:
eine Arbeiter-Waschkaue mit Brauseanlage,
eine Beamten-Waschkaue mit Brauseanlage und Wannenbädern und ein Kranken- und Verbandzimmer.

Die Beamten-Waschkauen sowie das Kranken- und Verbandzimmer sind mit den neuesten und modernsten Einrichtungen auf dem Gebiete der Gesundheitstechnik ausgerüstet.

Zur Bewältigung des Rangierdienstes dienen zwei Lokomotiven, von denen die eine im Jahre 1900, die andere im Jahre 1907 von der Maschinenfabrik Hohenzollern in Düsseldorf-Grafenberg geliefert wurde.

## E. Die Gewerkschaft Carolus Magnus

umfasst die Zeche Carolus Magnus in Berge-Borbeck, Bürgermeisterei Borbeck, Regierungsbezirk Düsseldorf. Sie markscheidet im Norden mit dem Essener Bergwerksverein König Wilhelm und mit dem Kölner Bergwerksverein, im Osten mit dem Kölner Bergwerksverein und im Süden und Westen mit dem Essener Bergwerksverein König Wilhelm. Die Grösse des Feldes beträgt 2067219,81 Quadratmeter. Die Grösse des Grundbesitzes beläuft sich auf 66,4741 Hektar und die Zahl der Häuser auf 83. Von dem Grundbesitz entfallen

| | |
|---|---|
| auf die eigentlichen Betriebsgrundstücke . . . . . | 7,9272 Hektar |
| auf Kolonieflächen und Hausgrundstücke . . . . . | 16,8250 Hektar |
| auf verpachtete Flächen unter Kultur . . . . . | 41,7219 Hektar |
| im ganzen also | 66,4741 Hektar |

Die Zeche Carolus Magnus hat zwei Schächte. Die Belegschaft unter und über Tage betrug von 1898 bis 1907: 723, 770, 824, 809, 817, 803, 842, 765, 808 und 1058 Mann.

Die Fördermengen beliefen sich von 1898 bis 1907 auf: 261387, 269937, 278,380 246137, 246563, 249477, 245836, 237765, 262621,63 und 337429,79 Tonnen.

Die Koksproduktion betrug vom 1. Oktober bis Ende Dezember 1906 16007,5 Tonnen, im Jahre 1907 89992,15 Tonnen.

Die Zeche hat Anschluss an die Station Berge-Borbeck. Die Länge der eigenen Eisenbahngleise beträgt 2500 Meter. Die Zeche besitzt einen Eisenbahnwagen, der nur zum eigenen Betriebe benutzt wird. Die Kokerei der Zeche hat eine Batterie von 60 Regenerativ-Unterbrennöfen nach System Otto. Die Nebenproduktenanlage liefert Teer, schwefelsaures Ammoniak und Leichtöl.

Das Beamtenpersonal besteht für den Grubenbetrieb aus einem Betriebsführer, einem Obersteiger, zwölf Steigern, drei Hilfssteigern, vier Fahrhauern, einem Schmiedemeister, einem Schreinermeister, einem Waschmeister, einem Schichtmeister, einem Materialienverwalter und einem Wohnungsaufseher; für den Kokereibetrieb aus einem Betriebsführer, zwei Assistenten, zwei Koksmeistern. Die Rechnungsführung besorgt ein Rechnungsführer mit vier Bureaugehilfen.

Die Beteiligungsziffern der Zeche Carolus Magnus am Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat betrugen:

a) Für Kohlen von 1893 bis 1894 . . . . . 163999 Tonnen
von 1895 bis 1899 . . . . . 283999 Tonnen
von 1900 bis 1907 . . . . . 300000 Tonnen
von 1908 ab . . . . . 324200 Tonnen
b) Für Koks von 1906 bis 1907 . . . . . 75000 Tonnen.

An Beiträgen zur Knappschaftskasse, Alters- und Invaliditätsversicherung und Knappschaftsberufsgenossenschaft wurden gezahlt

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Jahre 1898 | 42757,79 Mark | im Jahre 1901 | 63457,26 Mark |
| 1899 | 50102,67 Mark | 1902 | 68645,50 Mark |
| 1900 | 54326,48 Mark | 1903 | 65257,91 Mark |

Im Jahre 1904 70235,90 Mark
1905 72330,81 Mark
Im Jahre 1906 81049,73 Mark
1907 95117,16 Mark.

Wie bereits angeführt, besitzt die Zeche Carolus Magnus zwei Förderschächte, Schacht I (Wetterschacht) und Schacht II (Catho). Die Kohlenförderung erfolgt im Schacht I von der V. = 291 Meter-Sohle mit je vier Wagen mittels einer liegenden Zwillings-Fördermaschine von 835 Millimeter Zylinderdurchmesser und 1495 Millimeter Hub, mit Bobine. Gebaut wurde die Maschine im Jahre 1869 von der Maschinenfabrik Ewald Hilger, Essen-Ruhr; sie leistet bei 20 Umdrehungen in der Minute normal ca. 150 Pferdestärken.

Zur Bewetterung der unterirdischen Grubenbaue dient ein Ventilator, welcher unmittelbar am Schacht I aufgestellt ist. Der Ventilator ist nach dem System Capell im Jahre 1893 von der Firma R. W. Dinnendahl in Steele gebaut für eine Leistung von maximal 2500 Kubikmeter stündlich. Der Antrieb erfolgt durch eine liegende Zylinder-Dampfmaschine von 400 Millimeter Zylinderdurchmesser und 1000 Millimeter Hub bei normal 80 Umdrehungen pro Minute. Die Maschine wurde gebaut im Jahre 1893 von der Elsässischen Maschinenfabrik in Mülhausen i. E. Die Kraftübertragung erfolgt durch Hanfseile von 45 Millimeter Durchmesser.

Schacht II (Catho) fördert von der VII. = 395 Meter-Sohle mit je acht Wagen. Die Fördermaschine ist eine liegende Verbundmaschine von 1025×1435 Millimeter Zylinderdurchmesser und 2000 Millimeter Hub mit zylindrischen Trommeln von 8000 Millimeter Durchmesser und 1800 Millimeter Breite. Gebaut wurde die Maschine im Jahre 1894 von der Friedrich Wilhelms-Hütte in Mülheim a. d. Ruhr. Die Maschine leistet bei 20 Umdrehungen ca. 400 Pferdestärken normal.

Zur Aufbereitung der Kohlen ist eine Wäsche und eine Sieberei vorhanden. Der Antrieb erfolgt durch eine liegende Einzylindermaschine von 500 Millimeter Zylinderdurchmesser und 1000 Millimeter Hub mit einer Leistung von 100 Pferdestärken bei 80 Umdrehungen in der Minute. Zum Antrieb der Zentrifugalpumpe in der Wäsche dient ein Drehstrommotor von 75 Pferdestärken Leistung von den Felten & Guilleaume-Lahmeyer-Werken. Die komplette Wäsche und die Sieberei

wurden im Jahre 1890 von der Maschinenbauanstalt Humboldt in Kalk bei Köln gebaut und später von derselben Firma durch einen Anbau erweitert. Die Transportbandmaschine ist eine liegende Einzylindermaschine von 220 Millimeter Durchmesser und 450 Millimeter Hub; sie leistet bei 100 Umdrehungen in der Minute ca. 30 Pferdestärken. Zum Verwiegen der abgehenden Produkte sind zwei Waggonwagen der Düsseldorfer Maschinenfabrik vorm. Losenhausen vorhanden.

Zum Heben der Grubenwasser ist eine oberirdische Wasserhaltungsanlage nach dem System Woolf vorhanden. Die Maschine ist eine stehende Verbundmaschine von 1350×1800 Millimeter Zylinderdurchmesser und 2680/4000 Millimeter Hub für eine Leistung von maximal 800 Pferdestärken. Sie ist imstande, bei vier bis fünf Hub pro Minute drei Kubikmeter Wasser aus einer Teufe von 500 Meter zu Tage zu heben. Die zugehörigen Pumpen und Leitungen sind in Schacht II eingebaut. Die Wasserhaltung wurde gebaut im Jahre 1894 von der Gutehoffnungs-Hütte in Oberhausen.

Für die in den Grubenbetrieben sowie über Tage benötigte Pressluft sorgen zwei Luftkompressoren. Kompressor I ist eine liegende Zwillingsmaschine mit hinten liegenden Luftzylindern. Die Dampfzylinderdurchmesser betragen 500 Millimeter, der gemeinsame Hub 750 Millimeter. Der Kompressor wurde im Jahre 1892 von der Firma G. A. Schütz in Wurzen geliefert. Jetzt sind die alten Luftzylinder durch neue von der Firma Rud. Meyer (deren Vorsitzender G. Küchen ist) in Mülheim-Ruhr ersetzt worden. Der Hochdruckzylinder hat einen Durchmesser von 475 Millimeter, der Niederdruckzylinder einen solchen von 750 Millimeter. Nach dem Umbau kann mit dem Kompressor eine Leistung von 3170 Kubikmeter Luft mit einer Spannung von fünf Atmosphären erzielt werden.

Kompressor II ist eine liegende Verbundmaschine mit hinten liegenden Luftzylindern. Die Dampfzylinderdurchmesser sind 500×800 Millimeter, der gemeinsame Hub 700 Millimeter. Die Durchmesser der Luftzylinder sind Hochdruck 400 Millimeter, Niederdruck 650 Millimeter. Gebaut wurde der Kompressor im Jahre 1897 von der Firma Burckhardt & Weiss in Basel.

Sämtliche Maschinen haben Anschluss an eine Zentralkondensation. Diese wird betrieben durch eine liegende Einzylindermaschine von

300 Millimeter Zylinderdurchmesser und 500 Millimeter Hub. Dieselbe ist ebenfalls von der Firma Burckhardt & Weiss gebaut.

Den nötigen Dampf erzeugen vier Dürr-Kessel, vier Humboldt-Kessel und zwei Fairbairn-Kessel mit zusammen 1582 Quadratmeter Heizfläche. Die höchste Dampfspannung beträgt zwölf Atmosphären. Zur Heizung der Kessel dient Koksasche und Förderkohle.

Die Speisewasserzuführung besorgen zwei Kesselspeisepumpen stehender Bauart, von der Firma Klein, Schanzlin & Becker in Frankenthal gebaut in den Jahren 1881 und 1907. Die Zylinderdurchmesser sind bei Pumpe Nr. 1 260×370 Millimeter, bei Pumpe Nr. 2 240×380 Millimeter, der Hub bei beiden ist 200 Millimeter. Jede Pumpe leistet ca. zehn Pferdestärken.

Um den Dampfkesseln möglichst reines Wasser zuzuführen, ist eine Wasserreinigungsanlage angelegt. Dieselbe wurde im Jahre 1906 von der Maschinenbauanstalt Humboldt geliefert für eine stündliche Leistung von 35 Kubikmeter. Die zugehörige Duplexpumpe hat 2×150 Millimeter Zylinderdurchmesser und 250 Millimeter Hub.

An Werkstätten sind vorhanden Schmiede, Schlosserei und Schreinerei mit den erforderlichen Werkzeugmaschinen. Der Antrieb der Schmiede- und Schlossereimaschinen erfolgt durch einen Motor der Siemens-Halske-Akt.-Ges., welcher bei 955 Umdrehungen 15 Pferdestärken leistet. In der Schreinerei sind zwei Motore. Derjenige zum Antrieb der Kreissäge leistet bei 1430 Umdrehungen zehn Pferdestärken und der zum Antrieb der *Bandsäge* bei 1400 Umdrehungen fünf Pferdestärken.

Den Lokomotivbetrieb bewältigt eine Lokomotive, im Jahre 1891 von der Maschinenfabrik Hohenzollern in Düsseldorf für einen Dampfdruck von zwölf Atmosphären und 54 Quadratmeter Heizfläche gebaut.

Die benötigte elektrische Energie wird teils vom Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk in Essen bezogen, teils von der Zeche selbst hergestellt.

Für die Arbeiter ist eine Waschkaue mit Brausebad und Kleideraufzügen zum Aufhängen und Trocknen der Kleider vorhanden und zwar für Erwachsene und Jugendliche getrennt. Die Kaue für Erwachsene mit 65 Brausen fasst 1100 Mann, die für Jugendliche mit 8 Brausen 120 Mann.

Die Aborte für die Arbeiter befinden sich in einem besonderen Gebäude auf dem Zechenplatz. Die Beamten-Waschräume und -Aborte, welch letztere mit Wasserspülung eingerichtet sind, befinden sich im zweiten Stockwerk des Bureaugebäudes. Desgleichen befindet sich im zweiten Stockwerk das Lohnbureau. Im ersten Stockwerk sind das Betriebsführer- sowie das Steigerbureau untergebracht.

Für erste Hilfe bei Unglücksfällen ist eine Verbandstube eingerichtet, welche mit allen erforderlichen Apparaten etc. ausgerüstet ist. Zum Transport der Verunglückten dient ein besonderer Krankenwagen.

Im Jahre 1906 wurde von der Firma Dr. Otto & Cie. in Dahlhausen für Zeche Carolus Magnus die Kokerei mit Nebengewinnungsanlagen gebaut. Die Koksofenbatterie besteht, wie erwähnt, aus 60 Öfen. Zum Betrieb derselben dienen eine elektrisch angetriebene und eine feuerlose Ausdrückmaschine. In einer Doppelsieberei wird Brechkoks von 75, 40, 20, 12 und 6 Millimeter hergestellt. Zum Antrieb derselben dienen zwei Drehstrommotore der Felten & Guilleaume-Lahmeyer-Werke von 15 bezw. 20 Pferdestärken.

Zum Betriebe der Nebengewinnungsanlagen dient ein 100pferdekräftiger Motor der Siemens-Schuckert-Werke. Als Reserve für diesen ist eine Dampfmaschine von 350 Millimeter Zylinderdurchmesser und 600 Millimeter Hub vorhanden.

* * *

Die bevorstehende Aufhebung des Mutungsrechts auf Steinkohlen gab den Stinnes'schen Zechen Veranlassung, den Felderbesitz zu vergrössern und somit die Lebensdauer der Zechen auf absehbare Zeiten sicher zu stellen. Die Zeche Mathias Stinnes beteiligte sich zu diesem Zwecke im Jahre 1905 bei der Rheinisch-Westfälischen Bergwerksgesellschaft mit sieben Prozent, entsprechend 17½ Normalfeldern und die übrigen vier Gewerkschaften mit je zwei Prozent, entsprechend je fünf Normalfeldern.

# IV. Jubilare des Hauses Stinnes.

Die hundertjährige Geschichte des Hauses Stinnes zeigt von den ersten Anfängen an einige charakteristische Züge, welche dieser Geschichte bis zur Gegenwart zu eigen geblieben sind: Grosszügigkeit der leitenden Grundsätze, zähe Energie in der Verfolgung der einmal gesteckten Ziele und die Fähigkeit, in ihren Beamten und Arbeitern sich und ihrem Werke einen Stamm zu erhalten, der in den Interessen des Hauses seine eigenen erblickt, der in Freud und Leid sich mit diesem Hause verwachsen fühlt.

Ein solches Verhältnis zwischen Leitern und Angestellten kann sich nur herausbilden auf der Grundlage des vollen gegenseitigen Vertrauens.

Wie die Leiter des Hauses Stinnes vom alten Mathias an bis zur Gegenwart in ihren Angestellten niemals den bezahlten Arbeiter, sondern immer den mit Hingabe an demselben Werke tätigen Mitarbeiter sahen und auf dieser Grundlage den Boden gegenseitiger Verständigung suchten, so haben zu allen Zeiten die Beamten und Arbeiter des Hauses Stinnes in den Leitern der Firma die ersten Arbeiter in einem grossartigen Betriebe gesehen, dem anzugehören für die Angestellten selbst eine Ehre gewesen ist.

Die Beispiele dafür sind sehr zahlreich. Wenn hier nur einige davon herausgehoben werden sollen, so erfüllt das Haus Stinnes damit eine Dankespflicht, welche gleichzeitig allen seinen übrigen Mitarbeitern gilt.

Unter den höheren Beamten des Hauses Stinnes ist es vor allem die Familie *Rossenbeck,* welcher, jetzt bereits in der dritten Generation im Hause Stinnes tätig, ein Dankeszoll hier abgetragen werden soll.

Als der Gründer der Firma Math. Stinnes den Entschluss fasste, im Essener Bergrevier nach eingeholtem Schürfschein nach Kohlen zu bohren, war der Mann seiner Wahl, diese Arbeit auszuführen, der auf der Zeche Sellerbeck in Dienst stehende Schachtsteiger Math. Rossenbeck, welcher denn auch im Jahre 1839 von Mülheim nach Essen

übersiedelte und sofort die Vorrichtung zum Bohren vornahm. Mit dem Math. Stinnes'schen Bohrunternehmen fingen zu gleicher Zeit mehrere Gesellschaften an auch nach Kohlen zu bohren, es entstand ein grosser Wettkampf unter den verschiedenen Unternehmungen, aus welchem das Math. Stinnes'sche Unternehmen als Sieger hervorging, indem es als Erstes die Kohle anbohrte, wodurch die übrigen Bohrunternehmen ihre Gerechtsame verloren.

In den vierziger Jahren, nachdem der damalige Steiger Math. Rossenbeck, unter bedeutenden Schwierigkeiten, ausgerüstet mit nur geringen Hilfsmitteln den bei Essen gelegenen Schacht „Viktoria Mathias" nach dreimaliger Verlegung desselben, nach grossen Opfern und Überwindung technischer und anderer Schwierigkeiten endlich zum Kohlengebirge gebracht hatte, wurde er in Ankennung seiner damaligen Leistungen von König Friedrich Wilhelm IV. durch die Verleihung eines Ehren-Bergstockes ausgezeichnet.

Unter der Leitung von Rossenbeck sind ferner die Schächte der Zechen Graf Beust und Carolus Magnus abgeteuft.

Ein besonderes Verdienst hat sich Rossenbeck durch den ersten Versuch, Schächte abzubohren, den er unternahm und den er mit Erfolg gekrönt sah, auch für den Bergbau im allgemeinen erworben.

Der alte Rossenbeck, ein Bergveteran aus alter Schule und grau geworden im ernsten Berufe des Bergmanns, gehörte zu jenen Pionieren des Bergbaues, welche es verstanden haben, die grossen Schwierigkeiten, mit denen der Bergbau vor nunmehr 70 Jahren zu kämpfen hatte, mit klarem Blick zu erkennen, tatkräftig zu überwinden und so gewissermassen die Grundlage zu bilden für die heutige Entwickelung des rheinisch-westfälischen Bergbaubetriebes.

Rossenbeck ist am 18. Februar 1805 geboren, im Jahre 1864 wurde sein 25jähriges Dienstjubiläum gefeiert; er starb im Jahre 1886.

Von den vier Söhnen des alten Rossenbeck waren drei auf den Math. Stinnes'schen Bergwerken bis zu ihrem Lebensende tätig und zwar: Grubenverwalter Hermann Rossenbeck 20 Jahre, Rechnungsführer und Prokurist Heinrich Rossenbeck 47 Jahre, Betriebsführer Wilhelm Rossenbeck 39 Jahre.

Die beiden Letzteren feierten ihr 25jähriges Berufsjubiläum. Der vierte Sohn, der Oberingenieur und Prokurist Math. Rossenbeck, hat die technische Oberleitung des Schiffsbetriebes. Er feierte im Januar 1893 sein 25jähriges Dienstjubiläum und ist jetzt bereits vierzig Jahre im Dienste der Firma.

Ein Enkel des alten Rossenbeck, ein Sohn von Heinrich Rossenbeck, ist gegenwärtig als kaufmännischer Direktor auf den Math. Stinnes'schen Bergwerken tätig. —

Von den bereits verstorbenen Jubilaren des Hauses Stinnes soll besonders hervorgehoben werden der am 23. Januar 1880 im 76. Lebensjahr verstorbene Kaufmann *Gottfried Huland.* Er war nicht weniger als 48 Jahre bei Math. Stinnes tätig. Im Jahre 1832 trat er beim alten Herrn Mathias ein, und die wichtigsten Akten der Firma bei der Entwicklung der Dampfschleppschiffahrt, in der Bahnfrage und in anderen wichtigen Phasen zeigen, dass er in hervorragender Weise die Gedanken seines Chefs aufzufassen und zu verarbeiten wusste.

Im Jahre 1894 starb nach mehr als 25jähriger Tätigkeit im Dienste der Firma der Prokurist *Hermann Frenzel.*

Am 15. Mai 1896 feierte der Kapitän *Buchloh* vom Raddampfer Mathias Stinnes III sein 50jähriges Dienstjubiläum. Bei der von der Firma veranstalteten Festlichkeit wurde ihm vom Oberbürgermeister von Mülheim der von Seiner Majestät verliehene Kronenorden vierter Klasse überreicht.

Am 23. Juli 1900 konnten eine grosse Anzahl alter Bergleute der fünf Stinnes-Zechen ihr 25jähriges Jubiläum feiern. Jeder derselben erhielt für treue Arbeit als Anerkennung eine goldene Uhr. Unter den Bergjubilaren befanden sich einige, welche schon seit zehn und mehr Jahren nicht mehr auf der Zeche arbeiteten.

Bereits zwei Jahre früher (1898) hatte der Grubenvorstand der Stinnes-Zechen über hundert Jubilare in gleicher Weise beschenkt.

Am 19. Mai 1902 verschied im 61. Lebensjahr der kaufmännische Direktor der Stinnes-Zechen, Karl *Löffler,* nach nahezu 30jähriger Tätigkeit im Dienste der Zechen.

In vielleicht noch stärkerem Masse als unter den Beamten und Bergleuten des Hauses tritt die enge Zusammengehörigkeit der Angestellten mit der Firma Math. Stinnes beim *Personal der Schiffahrt* in die Erscheinung.

Nicht weniger als vier Familien blicken hier auf eine durch vier Generationen sich fortsetzende Tätigkeit bei Math. Stinnes zurück; sieben Familien sind in der dritten Generation und vier Familien in der zweiten Generation tätig.

Von der alten Schifferfamilie *Gerhard Loh* waren der Urgrossvater, der Grossvater Fritz Loh und der Vater Gerhard Loh noch unter dem alten Herrn Mathias im Dienst, während die Söhne Fritz und Wilhelm Loh gegenwärtig auf Stinnes-Schiffen fahren.

Von der Familie Wilhelm *Seeger* diente der Urgrossvater zu Zeiten des Gründers der Firma, sein Sohn, drei Enkel und zwei Urenkel sind gegenwärtig im Dienst.

Von der Familie Hermann *Scholl* sind Urgrossvater und Grossvater unter Math. Stinnes tätig gewesen, zwei Generationen (Vater und Sohn) sind in der Gegenwart Angehörige der Firma.

Heinrich *Struckmann* der Urgrossvater und Wilhelm Struckmann der Grossvater dienten beide zu Zeiten des alten Herrn Mathias; zwei Söhne des letzteren und ein Enkel, also der Urenkel von Heinrich, fahren zur Jetztzeit.

Von der Familie *Wilhelm Loh* befand sich der Grossvater im Dienst des alten Herrn Mathias, während vier Söhne desselben und sieben Enkel jetzt auf der Flotte beschäftigt sind.

Von der Familie Hermann *Mellinghof* war der Grossvater unter dem alten Herrn im Dienst, der Sohn und drei Enkel fahren gegenwärtig.

Familie Wilhelm *Dörnemann.* Der Grossvater diente unter dem alten Herrn, Johann Dörnemann und sein Sohn fahren in der Gegenwart.

Johann *Hemscheidt,* Grossvater und Vater fuhren beide unter dem alten Mathias, der Sohn Hermann Hemscheidt ist gegenwärtig im Dienst.

Von den Familien: Gerhard *Weidtkamp* und Johann *Mescher* waren die Grossväter bei der ersten Stinnes-Generation beschäftigt, je zwei Söhne fahren in der Gegenwart.

Wilhelm *Kiesendahl,* der Grossvater war beim alten Herrn Mathias im Dienst, Vater und Sohn fahren gegenwärtig.

Gerhard *Giesen:* der Grossvater und Vater fuhren zu des alten Mathias Zeiten, Gerhard Giesen, der Sohn, in der Gegenwart.

Die Schifferfamilien Heinrich *Hafkesbrink* und Peter *Hörnemann* zählen ihre Väter unter den Schiffern des alten Mathias; je zwei Söhne sind gegenwärtig im Dienst.

Von den Familien *Mecklenbeck* und *von der Brüggen* waren die Väter Schiffer beim Gründer des Hauses Stinnes, die Söhne fahren gegenwärtig.

Allen diesen treuen Familien gebührt für ihre Pflichterfüllung ebenso wie für ihre Anhänglichkeit zum Hause Stinnes ein besonderer Dank.

Ein so enges Zusammenhalten zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber, wie die hier gegebenen Beispiele zeigen, ist in der Gegenwart, wo nur materielle Interessen die Oberhand zu gewinnen streben, selten; und doch bilden sie die Grundlage für jede erspriessliche, für beide Teile erfolgreiche Arbeit, erfolgreich für den Arbeitgeber ebensowohl wie für den Arbeitnehmer.

Dem Ersteren gibt ein solcher Zusammenhalt mit dem Bewusstsein der Verantwortlichkeit für seine Angestellten die Zuversicht auf ein gesichertes Weiterbestehen seines Hauses, dem Arbeitnehmer gibt dieser Zusammenhalt mit der Treue gegen den Arbeitgeber und mit der materiellen Gewissheit seines Einkommens die ideale Freude an der Weiterentwickelung des Unternehmens, in dem er als Mitarbeiter sich fühlt.

# ANHANG.

# Transportmengen der von der Firma Math. Stinnes für die Jahre 1888—1907 auf dem Rhein beförderten Güter.

| Jahr | Geschleppt zu Berg durch eigene Boote t | Geschleppt zu Berg durch fremde Boote t | Geschleppt zu Berg in eigenen Schiffen t | Geschleppt zu Berg in fremden Schiffen t | Zusammen zu Berg t | Befördert zu Tal in eigenen Schiffen t | Befördert zu Tal in fremden Schiffen t | Zusammen zu Tal t | Gesamtverkehr Berg und Tal t | Leere Talschiffe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1888 | 298 243 | 72 008 | 184 241 | 186 009 | 370 251 | — | — | — | 370 251 | 513 |
| 1889 | 297 623 | 33 837 | 186 966 | 144 494 | 331 460 | — | — | — | 331 460 | 586 |
| 1890 | 360 740 | 57 582 | 255 464 | 162 858 | 418 322 | — | — | — | 418 322 | 591 |
| 1891 | 412 772 | 34 899 | 277 739 | 169 932 | 447 671 | — | — | — | 447 671 | 684 |
| 1892 | 451 034 | 19 523 | 320 149 | 150 408 | 470 557 | — | — | — | 470 557 | 660 |
| 1893 | 578 231 | 12 077 | 306 573 | 283 735 | 590 308 | — | — | — | 590 308 | 722 |
| 1894 | 528 901 | 20 138 | 304 450 | 244 589 | 549 039 | — | — | — | 549 039 | 614 |
| 1895 | 455 546 | 2 270 | 308 678 | 149 138 | 457 816 | — | — | — | 457 816 | 636 |
| 1896 | 635 751 | 25 055 | 448 092 | 212 714 | 660 806 | — | — | — | 660 806 | 692 |
| 1897 | 590 800 | 27 470 | 428 033 | 190 237 | 618 270 | — | — | — | 618 270 | 581 |
| 1898 | 576 031 | 28 980 | 423 158 | 181 853 | 605 011 | — | — | — | 605 011 | 629 |
| 1899 | 592 877 | 26 593 | 425 901 | 193 569 | 619 470 | — | — | — | 619 470 | 634 |
| 1900 | 672 542 | 44 942 | 496 504 | 220 980 | 717 484 | — | — | — | 717 484 | 654 |
| 1901 | 592 940 | 34 856 | 450 126 | 177 670 | 627 796 | — | — | — | 627 796 | 632 |
| 1902 | 505 297 | 7 180 | 385 748 | 126 729 | 512 477 | — | — | — | 512 477 | 566 |
| 1903 | 807 123 | 49 160 | 522 092 | 334 191 | 856 283 | — | — | — | 856 283 | 785 |
| 1904 | 797 104 | 45 030 | 526 167 | 315 967 | 842 134 | — | — | — | 842 134 | 789 |
| 1905 | 1 005 249 | 48 518 | 572 572 | 481 195 | 1 053 767 | — | — | — | 1 053 767 | 814 |
| 1906 | 1 310 366 | 17 415 | 766 315 | 561 466 | 1 327 781 | 14 188 | 15 788 | 29 976 | 1 357 757 | 1141 |
| 1907 | 1 871 131 | — | 1 015 558 | 855 573 | 1 871 131 | 24 693 | 8 206 | 32 899 | 1 904 030 | 1793 |

# Der Kohlenverkehr auf der Ruhr in den Jahren 1814—1851 nebst den Einnahmen an Ruhrschiffahrtsabgaben und Schleusengeldern.

| Jahrgang | An Kohlen sind verschifft von oberhalb Mülheim \|\| Mülheim abwärts nach Ruhrort | | | | Überhaupt | | Jede Ladung besteht also durchschnittl. aus | Betrag der Ruhrschiffahrts-Abgaben von der ganzen Ruhr | | | Schleusengelder | | | Summa | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zentner | in Schiffen | Zentner | in Schiffen | Zentner | in Schiffen | Zentner | Reichstaler | Sgr. | Pfg. | Reichstaler | Sgr. | Pfg. | Reichstaler | Sgr. | Pfg |
| 1814 | 1 085 739 | 2428 | 131 532 | 337 | 1 227 271 | 2765 | 444 | 12 530 | 12 | 1 | 6 516 | 8 | — | 19 046 | 20 | 1 |
| 1815 | 1 448 667 | 4067 | 103 175 | 172 | 1 551 842 | 4239 | 366 | 27 644 | 6 | 4 | 12 471 | 6 | 10 | 40 115 | 13 | 2 |
| 1816 | 2 857 162 | 3698 | 99 725 | 174 | 2 956 887 | 3872 | 764 | 31 165 | 13 | — | 12 024 | 2 | 6 | 43 189 | 15 | 6 |
| 1817 | 2 259 200 | 2918 | 46 858 | 59 | 2 306 058 | 2977 | 775 | 24 963 | 21 | — | 9 131 | 17 | 2 | 34 095 | 8 | 2 |
| 1818 | 1 925 383 | 2853 | 34 228 | 35 | 1 959 611 | 2888 | 679 | 20 565 | 11 | 4 | 8 565 | 12 | — | 29 130 | 23 | 4 |
| 1819 | 3 389 867 | 4374 | 22 725 | 18 | 3 412 592 | 4392 | 777 | 38 003 | 16 | 4 | 12 953 | 8 | — | 50 956 | 24 | 4 |
| 1820 | 2 926 486 | 3473 | 14 826* | 17 | 2 941 312 | 3490 | 843 | 34 074 | 23 | 6 | 10 307 | 15 | 3 | 44 382 | 8 | 9 |
| 1821 | 2 528 832 | 2531 | 102 426 | 56 | 2 631 258 | 2587 | 1017 | 29 443 | 10 | — | 8 209 | 16 | 7 | 37 652 | 26 | 7 |
| 1822 | 1 201 735 | 1216 | 222 580 | 653 | 1 424 315 | 1869 | 762 | 18 084 | 23 | 10 | 3 527 | 17 | 9 | 21 612 | 11 | 7 |
| 1823 | 3 594 850 | 3587 | 524 263 | 1204 | 4 119 113 | 4791 | 860 | 49 104 | 29 | 3 | 10 145 | 9 | — | 59 250 | 8 | 3 |
| 1824 | 3 085 342 | 2834 | 436 162 | 653 | 3 521 504 | 3487 | 1010 | 41 972 | 26 | 2 | 7 661 | 27 | 8 | 49 634 | 23 | 10 |
| 1825 | 2 276 408 | 2476 | 586 863 | 1912 | 2 863 271 | 4388 | 653 | 38 254 | 26 | 5 | 6 718 | 10 | 9 | 44 973 | 7 | 2 |
| 1826 | 3 116 336 | 3047 | 587 729 | 1415 | 3 704 065 | 4462 | 830 | 47 719 | 6 | 3 | 8 681 | 7 | 9 | 56 400 | 14 | — |
| 1827 | 3 255 917 | 3073 | 839 999 | 1640 | 4 095 916 | 4713 | 869 | 54 569 | — | 4 | 8 985 | 25 | 11 | 63 554 | 26 | 3 |
| 1828 | 3 382 787 | 3005 | 737 670 | 1161 | 4 120 457 | 4166 | 989 | 53 488 | 7 | 8 | 8 679 | 21 | 7 | 62 167 | 29 | 3 |
| 1829 | 3 361 504 | 2861 | 645 880 | 641 | 4 007 384 | 3502 | 1144 | 54 232 | 4 | 5 | 8 640 | 1 | 10 | 62 872 | 6 | 3 |
| 1830 | 4 703 271 | 3979 | 801 242 | 1154 | 5 504 512 | 5133 | 1072 | 72 470 | 22 | — | 12 396 | 26 | 5 | 84 867 | 18 | 5 |
| 1831 | 5 053 577 | 4953 | 1 023 302 | 1460 | 6 076 879 | 6413 | 949 | 79 490 | 13 | 11 | 14 702 | 15 | 11 | 94 192 | 29 | 10 |
| 1832 | 7 570 026 | 7316 | 822 086 | 1037 | 8 392 112 | 8353 | 1005 | 102 513 | 28 | 8 | 22 833 | 12 | 3 | 125 347 | 10 | 11 |
| 1833 | 6 110 437 | 5495 | 983 264 | 1976 | 7 093 701 | 7471 | 950 | 87 149 | 21 | 9 | 17 241 | 4 | 10 | 104 390 | 26 | 7 |
| 1834 | 7 070 453 | 5996 | 870 896 | 1460 | 7 941 349 | 7456 | 1065 | 93 774 | — | 3 | 19 790 | 24 | 11 | 113 564 | 25 | 2 |
| 1835 | 6 782 394 | 4960 | 665 291 | 1202 | 7 447 685 | 6102 | 1208 | 83 354 | 7 | 3 | 17 148 | 12 | 1 | 100 502 | 19 | 4 |
| 1836 | 6 639 124 | 4900 | 1 128 793 | 1593 | 7 767 917 | 6493 | 1196 | 92 141 | 4 | 9 | 16 636 | 2 | — | 108 777 | 6 | 9 |
| 1837 | 10 708 954 | 7171 | 937 601 | 959 | 11 646 555 | 8130 | 1433 | 126 875 | 13 | 2 | 25 468 | 2 | 6 | 152 343 | 15 | 8 |
| 1838 | 8 851 955 | 5610 | 1 348 959 | 1275 | 10 200 914 | 6885 | 1500 | 115 787 | 13 | 11 | 20 090 | 5 | 9 | 135 877 | 19 | 8 |
| 1839 | 7 182 853 | 4783 | 1 478 582 | 2246 | 8 661 435 | 7029 | 1232 | 103 880 | — | 10 | — | — | — | 103 880 | — | 10 |
| 1840 | 10 502 230 | 7447 | 1 102 292 | 1186 | 11 604 522 | 8633 | 1344 | 143 749 | 14 | 4 | — | — | — | 143 749 | 14 | 4 |
| 1841 | 12 477 979 | 7902 | 800 264 | 617 | 13 278 243 | 8519 | 1558 | 171 131 | 22 | — | — | — | — | 171 131 | 22 | — |
| 1842 | 7 416 433 | 4827 | 1 564 838 | 2445 | 8 981 271 | 7272 | 1235 | 112 441 | — | — | — | — | — | 112 441 | — | — |
| 1843 | 11 427 345 | 6428 | 953 216 | 660 | 12 380 561 | 7088 | 1747 | 152 258 | 25 | — | — | — | — | 152 258 | 25 | — |
| 1844 | 7 225 238 | 4324 | 2 338 128 | 2063 | 9 563 366 | 6387 | 1497 | 108 781 | 1 | — | — | — | — | 108 781 | 1 | — |
| 1845 | 11 266 312 | 7393 | 2 659 381 | 2509 | 13 925 693 | 9902 | 1406 | 154 770 | 12 | 4 | — | — | — | 154 770 | 12 | 4 |
| 1846 | 6 516 932 | 4148 | 2 596 224 | 4189 | 9 113 156 | 8337 | 1093 | 122 911 | 28 | 8 | — | — | — | 122 911 | 28 | 8 |
| 1847 | 14 845 354 | 9219 | 2 122 654 | 2306 | 16 968 008 | 11525 | 1472 | 187 574 | 6 | 3 | — | — | — | 187 574 | 6 | 3 |
| 1848 | 10 009 269 | 5637 | 1 697 730 | 1470 | 11 706 999 | 7107 | 1647 | 125 021 | 7 | 3 | — | — | — | 125 021 | 7 | 3 |
| 1849 | 8 509 783 | 4427 | 1 782 698 | 1597 | 10 292 481 | 6024 | 1708 | 88 493 | 19 | 8 | — | — | — | 88 493 | 19 | 8 |
| 1850 | 11 569 476 | 6649 | 1 956 751 | 1526 | 13 526 227 | 8175 | 1668 | 100 393 | 1 | 1 | — | — | — | 100 393 | 1 | 1 |
| 1851 | 10 343 893 | 4994 | 2 156 629 | 1189 | 12 500 522 | 6183 | 2022 | 93 440 | 16 | 5 | — | — | — | 93 446 | 16 | 5 |

* Bis zum Jahre 1822 bestand keine ausreichende Kontrolle über die unmittelbar in den Rhein fahrenden Mülheimer Kohlen, welche hier offenbar zu niedrig angegeben sind.

# Ruhrschiffahrts-Verkehr in den Jahren 1852—1863.

| An Kohlen sind verschifft | | | | | | | | | | An sonstigen Gütern besonders Bruchsteine, Blende, Eisensteine, Tannenbord, Frucht, Roheisen usw. sind verschifft |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jahr | Ober-Ruhr Kohlen Zentner | in Schiffen | von Mülheim abwärts Zentner | in Schiffen | in Hattingen und Werden versteuert Zentner | in Schiffen | Summa Zentner | Schiffe | also durchschnittlich per Schiff Zentner | Zentner |
| 1852 | 11 134 88 | 5156 | 2 607 688 | 1690 | 217 572 | 255 | 13 959 448 | 7101 | 1966 | 821 618 |
| 1853 | 10 621 005 | 5353 | 2 466 964 | 1527 | 161 146 | 306 | 13 249 115 | 7186 | 1844 | 910 362 |
| 1854 | 12 554 381 | 5711 | 2 858 140 | 1781 | 115 700 | 265 | 15 528 221 | 7757 | 2002 | 938 582 |
| 1855 | 14 620 618 | 7030 | 2 181 056 | 1310 | 55 402 | 111 | 16 857 076 | 8451 | 2000 | 1 204 358 |
| 1856 | 11 973 335 | 5901 | 1 847 568 | 1113 | 51 165 | 121 | 13 872 068 | 7135 | 1944 | 1 549 755 |
| 1857 | 9 454 609 | 5262 | 1 750 741 | 2866 | 26 967 | 100 | 11 232 317 | 8228 | 1365 | 1 427 831 |
| 1858 | 12 983 472 | 8746 | 1 594 677 | 1614 | 49 692 | 147 | 14 627 841 | 10507 | 1400 | 1 329 361 |
| 1859 | 12 115 175 | 5117 | 1 613 619 | 1262 | 80 417 | 121 | 13 809 211 | 6500 | 2124 | 1 008 055 |
| 1860 | 14 530 897 | 5651 | 2 709 187 | 1097 | 114 610 | 284 | 17 354 694 | 7032 | 2468 | 1 448 804 |
| 1861 | 11 635 382 | 4480 | 3 143 313 | 1313 | 190 324 | 392 | 14 969 019 | 6185 | 2420 | 2 190 872 |
| 1862 | 11 291 441 | 4671 | 3 528 485 | 1718 | 258 953 | 600 | 15 078 879 | 6989 | 2158 | 1 945 512 |
| 1863 | 9 902 828 | 4387 | 2 989 323 | 2321 | 199 249 | 692 | 13 091 400 | 7400 | 1769 | 2 064 191 |

## Mülheimer Schiffer und Schiffahrt vor 70 Jahren.

Ho—ho—hoo! — So schallte es von der Ruhr her bis weit hinein ins Mülheimer Städtchen. Das waren unsere Schiffer, die unter Scherzen und Lachen, unter Fluchen und Singen mit ihren Nachen zu Berg und zu Tal fuhren. Ein derber, aber guter Menschenschlag, von kräftigem Körperbau, immer zum Scherzen und Trinken aufgelegt, aber fest an ihrem Heimatsort hangend, immer gut patriotisch, treu zu König und Vaterland stehend.

Mit Stolz sahen sie, wie Handel und Wandel sich stetig in Mülheim hob, wie sich ihrer heimatlichen Kohle immer neue Absatzgebiete von Holland bis in die entferntesten süddeutschen Lande erschlossen, wie die Zahl ihrer Kähne, die alle vor ihren Augen auf hiesigen Hellingen erbaut wurden, jährlich zunahm, und wie man gern ihre praktischen Vorschläge für Neueinrichtungen anerkannte und ausführen liess, damit der Schiffer an Bord seine Heimstätte nicht allzuviel zu entbehren brauchte.

Die Ruhrnachen waren ganz aus Holz erbaut und hatten eine Länge von ungefähr 23 Meter. Ihre geringe Breite von sechs Meter war bedingt durch die schmalen Durchlässe der Schleusen in Mülheim und in Blankenstein; sie fassten kaum 3032 Zentner Kohlen. Man kann sich heute kaum mehr eine Vorstellung von diesen Ruhrnachen machen, die den Transport so gesuchter Produkte, wie es die Kohlen waren, vermittelten, und wenn man einen Vergleich anstellt zwischen ihnen und den heutigen eisernen Rheinkasten, die bis 48000 Zentner Tragfähigkeit haben, so kommen sie uns klein und winzig vor.

Auf diesen Schiffen waren drei bis vier Leute angemustert oder gemietet, wie man damals sagte, der Steuermann, der Vorgänger und zwei bis drei Mittelleute, welche letztere mit ihren Steuerbäumen von den Bordplanken aus das Fahrzeug rüstig weiter bugsierten. Dem Vorgänger war die meiste Arbeit zugedacht. Nicht genug, dass er vorn im Schiffe stets sein Augenmerk auf alle Vorkommnisse in der Ferne zu richten hatte und mit seinem Korksack an den Ufern jedes Hemmnis abhalten und jedem Schaden vorbeugen musste, er hatte auch die

Dem Herrn Mathias Sinnes

zur Erinnerung

an die erste Kohlenförderung auf

Zeche Mathias,

dargebracht v. d. Jugend d. Nachbarschaft.

---

Sieh, mit jubelndem Entzücken, wagen wir Dir nah zu treten,
Unsre Wünsche auszusprechen, u. was wir für Dich erbeten. –
Höre unsre schlichten Worte! nimm, o nimm das kleine Zeichen,
Das die lebensfrohe Jugend, hiermit Dir will überreichen.

Wie ein Baum mit seinen Zweigen, fest u. innig ist verbunden,
Wie vom Stamme kommt die Nahrung, daß die Zweige all gesunden,
So ist Dein Wohl, auch das Unsre, so Dein Glück Unser Segen,
Drum bist Du mit Glück gekrönet, – sollten wir uns jetzt nicht regen –

Nein wir legen unsre Wünsche, freizu Deinen Füßen nieder,
Was wir bang' für Dich gehoffet, sprechen wir hier treu u. bieder
Lebe lange! lebe glücklich! fordre aus Mathias Schachte
Vollen Lohn für Deine Arbeit, u. die Mühe die Er brachte.

Mög die dunckle Erdentiefe, lichtes Feld des Segens werden,
Mög „Glück auf" ununterbrochen, fort ertönen in der Erden,
Daß Mathias hoch gekrönet, wird als schönstes Zeugnis prangen
Und die Neider all erblassen, – Herr! erhöre dies Verlangen.

Mülheim a/d Ruhr den 15 Octbr 1843.

Verpflichtung, für die Verpflegung der Mannschaft zu sorgen; und dass unsere Schiffer gute Kostgänger waren und ordentliche Portionen gut zubereiteter Speisen gern auf den Tischen sahen, ist heute noch allbekannt. Zuguterletzt musste der Vorgänger auch noch beim Ein- und Ausladen des Schiffes trotz aller Nebenarbeiten so viele Kohlen karren, als jeder der drei anderen.

Wenn man bedenkt, dass damals die Reise von Mülheim aus stromaufwärts gewöhnlich bis Herbede bei Blankenstein ging, wo die Kohlen eingenommen wurden, und dass die Schiffer mit Schiebekarren, die acht bis zehn Zentner Kohlen fassten, den Nachen beladen mussten, was nur einen Tag und eine Nacht in Anspruch nehmen durfte, so kann man nicht sagen, dass diese Leute einen allzuleichten Beruf hatten, zumal die Kohlen öfter noch weit ab vom Fluss lagerten.

Hier in Mülheim wurde in der Regel die Ladung des Schiffes in die Magazine, die sogenannten Höcker, auf Tragbahren oder Bergen, deren eine zwei Zentner fasste, gebracht. In diesen Höckern, die sich am unteren Ruhrufer, wo heute die Gustav Stinnes'sche Besitzung und die Hammann'sche Gerberei liegen, hinzogen, neben der ehemaligen Thielen'schen Zimmerhelling, wurden die Kohlen nicht allein von den hinter Mülheim liegenden Zechen aufgespeichert, sondern bei Kohlenmangel sogar von Essener Gruben geholt, und alle diese Kohlenvorräte wurden grösstenteils in den oben beschriebenen Schiebkarren auf Schiebplanken herangebracht. Man sollte es kaum für möglich halten, dass die Anlage einer Pferdebahn von Zeche Sellerbeck bis in die Magazine eine wirkliche Revolte unter den Kohlenschiebern erregte, die die Anlage gewaltsam zu demolieren versuchten, weil sie glaubten, dass sie ihnen den Verdienst wegnehmen würde. Doch dieses alles war der Gang des Kohlengeschäfts im Sommer. Im Winter aber, wenn die Ruhr mit Eis bedeckt war, mussten die Händler die Kohlen auch auf den Schiebkarren in ihre Magazine nach Duisburg und weiter nach Uerdingen bringen lassen. Man denke nun, zuerst wurden die Kohlen vom Lager an das andere Ufer geschafft, dort aus dem Schiffe in die betreffenden Handkarren geworfen und dann meilenweit auf gewiss

nicht allzu guten Wegen nach dem Bestimmungsort transportiert! Stromabwärts fuhr man bis Ruhrort, wo die meisten Nachen umgeladen wurden; aber etliche derselben kamen auch bis Duisburg, Linn, Köln und Bonn. Die hiesigen Zimmerhellinge von Hermann und Wilhelm Thielen, von Hahnefehr, Stein, Vonscheid und Biesgen waren natürlich immer vollauf beschäftigt. Noch oftmals in stillen Nachtstunden glaube ich das hundertfache Picken der Hämmer zu hören und den die ganze Gegend durchziehenden Teerqualm zu riechen. Der Bas Thielen hatte genug zu tun, um zwischen den Rippen seiner Bauten nach dem Rechten zu sehen. Dass bei ihm die allerbeste Arbeit geliefert wurde, war weit und breit bekannt.

Aber nicht allein waren es nur Mülheimer Schiffe, die hier festmachten. Dem Kasino gegenüber ankerten öfter Rheinkähne mit oberländischen Fayencen und Porzellan. Von Büderich wurden Äpfel, Wurzeln, Kartoffeln und Kappes gebracht, und oft sah man hoch mit Brettern beladene Fahrzeuge bei Scholl liegen. Eine ganze Anzahl gutsituierter Kohlenkaufleute, die zugleich Expediteure der meisten Ruhrschiffe waren, lebten hier in Mülheim. Mathias Stinnes, Fürketscher Schmitz, Hahne Michels, der rothe von Eicken, Möhlenbeck und Krabb waren wohl die bedeutendsten derselben. Man erzählt sich von so manchen derben Witzen, die sich die Herren mit den Schiffern und Kohlenschiebern erlaubten; sie sind zu drastisch, um hier wiedergegeben werden zu können, aber alle leben noch hier im Volksmunde fort. Die Kaufleute standen alle mit ihrem Personal auf du und du und sprachen nur Mülheimer Plattdeutsch mit ihnen, waren aber immer treulich besorgt, dass zumal im Winter rechtschaffene Arbeit vorhanden war, wenn es auch dabei nicht ohne erhebliche eigene Geldverluste abging.

Vor allem war es der alte *Mathias Stinnes,* gestorben den 16. April 1845, der die Einführung des ganzen Kohlenhandels und der Schiffahrt in Händen hatte. Heute noch erzählen die alten Schiffer von dem Herrn, der von mittelgrosser Statur, mit hoher Schifferkappe auf dem Kopfe, immer gleich freundlich bleibend, beratend und öfters, wenn sich bei Lohndifferenzen die Nachenknechte auf der Braumannsbrücke am Hafen zusammenrotteten, streitschlichtend unter seine Leute trat.

Auch das *Mathisken,* gestorben den 13. April 1853, der, solange sein Vater lebte, immer der blutjunge Herr verblieb, hat sich über das Grab hinaus noch die Anhänglichkeit seiner Unterstellten gesichert. Beide kannten alle ihre Leute ganz genau und nannten sie alle bei ihrem Spitznamen, wodurch es kam, dass diese letzten so gang und gäbe wurden, dass man die wirklichen Familiennamen vieler gar nicht mehr kannte. Sogar der Inspektor der Ruhrpolizei, Lehmann, hat in seinen Strafprotokollen oft nur diese Beinamen vermerkt. Urwüchsig und charakteristisch für unser Mülheim sind diese Spitznamen! Obwohl drastisch und derb lautend, verraten sie doch einen gesunden Humor, den auch die heutige Generation noch nicht aussterben lässt. Für eine ganze Menge junger Stinnes'scher Schiffer werden beständig heute noch neue Spitznamen erfunden, und es sind nach wie vor lauter gutgemeinte, scherzhafte Benennungen, die in vergnügter Stunde ersonnen, keinen zu beleidigen vermögen.

Damit nun diese Spitznamen nicht im Verlauf unseres rastlosen Jahrhunderts ebenso verloren gehen, wie uns so manche schöne Sitte und so manch guter Gebrauch abhanden gekommen ist, will ich eine Anzahl mir bekannter Schifferbeinamen hier verzeichnen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Terjung | gen. | Tria | Heckhoff | gen. | Jan Schnieder |
| Terjung | „ | Rölscher | Dormann | „ | de Schmidt |
| Schmitz | „ | Dömike | Eichelbaum | „ | Weck un Ei |
| Schunck | „ | Ennecke | Becker | „ | de Hundertdalerskäl |
| Terjung | „ | Labory | Buschmann | „ | Hurah |
| Hilterhaus | „ | de Tütscheskäl | Spiecker | „ | de olle Jan |
| Stein | „ | Cohn | Keienburg | „ | de Fleuter |
| Hilterhaus | „ | de Kahle | Briel | „ | Prinz Carl |
| Mescher | „ | de Professor | Grüter | „ | de Bemm |
| Terjung | „ | Raubein | Fabri | „ | Riches |
| Kufferath | „ | Schuster | Scholl | „ | Raffelmann |
| Kufferath | „ | de Klumpen | Schmitz | „ | Ketsch |
| Strünckmann | „ | dat Häsken | Unger | „ | de witte Jan |
| in der Beck | „ | de Schandarm | Dungs | „ | Kukenbäcker |
| Kocks | „ | de gestuckte Stiefel | Strüngmann | „ | Bürken |
| Bungert | „ | de Buck | Strüngmann | „ | de dauven Picker |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Nipken | gen. | de Nas | Weidtkamp | gen. | Käsmalen |
| Schmitz | „ | de Schmaundschnüpper | Mescher | „ | Prümer |
| Böllert | „ | de Hippe | Hemscheid | „ | Tünnes |
| Rosen | „ | Tambur | Nierhaus | „ | Kaninenkämper |
| Unger | „ | Muskau | Loh | „ | Mehlfutt |
| Dickmann | „ | Ton | Oesterwind | „ | Stüpp |
| Dickmann | „ | Süte met Bittern | Vittinghoff | „ | de schöne Heinrich |
| Dickmann | „ | de Griese | Hennenbruch | „ | de Drüge |
| Hamm | „ | de Dudelbat | Hennenbruch | „ | Kösken |
| Römer | „ | de Pitschefänger | Buchloh | „ | de kleine Hendrich |
| Giese | „ | de Schneuter | Buchloh | „ | de kleine Hermann |
| Schöler | „ | de Knorrige | Fabri | „ | de Katte |
| Haberkamp | „ | Wilmke Hermes | Haverkamp | „ | de Schottsche |
| v. Eicken | „ | Baron | Sander | „ | de Marpiepe |
| Mellinghoff | „ | Hahnentefken | Dungs | „ | de platte Bat |
| Buchloh | „ | Pumann | Dickermann | „ | Jeues |
| Bovermann | „ | Wöhlwams | Briehl | „ | Erbeck |
| Mellinghoff | „ | Morbas | Kocks | „ | Backenbatschen |
| Antrop | „ | Pujack | Scholl | „ | de Blöser |
| Rentmeister | „ | Quetter | Müller | „ | Speckschluck |
| Volkenborn | „ | Kothschöcksken | Schmitz | „ | Hasenschad |
| Loh | „ | Fürst | v. Eicken | „ | de Spitze |
| Loh | „ | Prünseler | Stehlgens | „ | krume Tant |
| Heckhoff | „ | de dicke Lorenz | *Stinnes* | „ | *Braumann* |
| Kahmen | „ | Mannes Knappes | Kahmen | „ | de Schlappen |
| Dungs | „ | Hallü | Steinhoff | „ | de Trisselstuhl |
| Mühlefeld | „ | Bullk | Edel | „ | de Batschrepper |
| Mühlemeyer | „ | Müsken | Worth | „ | de rote Kadel |
| Langmann | „ | Girt Kupers | Briel | „ | Burbaki |
| Loh | „ | Horbeck | Prister | „ | de kleine Neiss |
| Dickmann | „ | schwatte Mannes | Werntgen | „ | Feis |
| v. der Brüggen | „ | Elsasser | v. Eicken | „ | Brüsewitz |
| v. Eicken | „ | Ortsack | Schöler | „ | Truffel |
| Prister | „ | Hendrik im Hüsken | v. Eicken | „ | Jesus |
| Schlösser | „ | de dicke Leipkes | Loh | „ | de Kratzhock |
| Pieper | „ | de Wostekäl | Wagner | „ | Pullewösken |

Obwohl nun eine ganze Reihe von Trägern vorgenannter Namen längst das Steuerruder beiseite gelegt und sich nach letzter Fahrt um

ihren alten Herrn Stinnes auf dem grossen Gräberfelde der Dimbeck zum ewigen Schlafe geschart haben, möchte ich doch, dass diese kurze Abhandlung den Humor der Mülheimer Schiffer, die jetzt auf dem Rhein fahren, aufs neue erfrischt und belebt und die Liebe zum Heimatsort, die Treue zu Kaiser und Reich nicht aussterben lässt. Rheinen.

Im Jahre 1815 wurde auf den Vorschlag eines Herrn Vogt in Mülheim ein Pontonnierkorps aus Ruhrschiffern gebildet. Georg Stinnes, der Bruder des alten Mathias Stinnes, wurde Landsturmleutnant und wird als solcher mehrfach erwähnt. Da ferner Mathias und Georg Stinnes damals bereits eine erhebliche Flotte von Ruhrschiffen besitzen, ist es wahrscheinlich, dass ein grosser Teil des Pontonnierkorps aus ihren Schiffern gebildet wurde. Die beiden seltenen Aktenstücke über die Bildung dieses Korps und seine Instruktionen sollen daher der Vergessenheit entrissen werden.

* * *

Sie haben mir unterm 15. Juli ein Verzeichnis von 310 aktiven Schiffern des dasigen Kantons vorgelegt, welche Ihrem Vorschlage nach in ein Pontonnierkorps vereinigt werden sollen. Würden diese sämtlich dem Landsturmdienste entzogen, so würde darin eine bedeutende Lücke entstehen.

Ungefähr 80 der von Ihnen verzeichneten Schiffsleute gehören zur ersten Klasse des Landsturms und diese wären daher einstweilen von dem Pontonnierkorps auszuschliessen.

Unter den übrigen 230 Schiffern wäre eine sorgfältige Ausmusterung der kunstverständigen Schiffer zu veranstalten, und diese würden demnach das Pontonnierkorps bilden.

Zur Formierung desselben wollen Sie sich den Angesehensten unter den Schiffern, der sich am besten zum Hauptmann dieses Korps eignen möchte, vorschlagen lassen, und mit diesem über die Organisation des Korps beraten.

Die für das Rhein-Pontonnierkorps hieselbst erlassene Instruktion liegt zur Einsicht hiebei, welche Ihnen bei dem Instruktionsentwurfe zur Norm dienen kann.

Zehn bis zwanzig benachbarte Schiffer bilden eine Kammeradschaft, welche aus ihrer Mitte sich einen Führer wählen, und fünf Kammeradschaften werden auf ähnliche Weise zusammengestellt.

Die Uniform für das Pontonnierkorps von Düsseldorf ist bereits festgesetzt. Sie besteht in einer blauen langen und weiten Hose, Weste vom nämlichen Tuche, in einer blauen Kappe mit schwarzem Rande, sodann in einem Säbel mit schwarzer Koppel. Der Rand der Kappe und die Säbelkoppel ist mit einem Anker verziert. Den Offizieren und Unteroffizieren ist die militärische Auszeichnung nach Massgabe ihres Ranges gestattet.

Der Hauptmann steht unmittelbar unter dem Feld-Obrist-Hauptmann des Landsturms.

Nach dieser Anleitung sehe ich nunmehr Ihren ferneren Vorschlägen entgegen.

Düsseldorf, den 26. September 1815

Der K. Pr. Gouv.-Pol.-Direktor.
Unterschrift.

* * *

*Instruktion des Pontonnier-Korps.*

1. In Rücksicht des Militärzweckes. Das Pontonnierkorps ist bestimmt, auf Berufen ihres Chefs und der ihm subalternen Offiziere, sich mit ihren Fahrzeugen auf einen oder mehrere Punkte des Rheins zu versammeln, daselbst den Befehlen zu genügen, entweder Truppen überzusetzen oder mit ihren Fahrzeugen Brücken zu schlagen.
2. Die Schiffer der Rheinfähre des Kantons Opladen, Ruhrort und Kaiserswerth bilden mit jenen in Düsseldorf ein Korps. Der Chef von ihnen wird aus Düsseldorf als Mittelpunkt genommen, der das Ganze zu dirigieren hat. Ausser ihm bekommen die beiden Kantons Opladen und Ruhrort einen Leutnant, das nämliche der Kanton Kaiserswerth,

unter deren Befehlen wieder Führer stehen, die auf den Vorschlag der Leutnants mit Rücksicht auf die bedeutendsten Fahrplätze ernannt werden.

3. Dem Chef dieses Korps werden von der Polizei-Behörde eines jeden Kantons Listen über die vorhandenen wirklichen Schiffer und Schiffersknechte eingehändigt werden.
4. Ein jeder Schiffer und Schiffersknecht, welcher sich des Fahrens bedient, ist ohne Unterschied des Alters pflichtig, sich in dem Pontonnierkorps aufnehmen zu lassen. Ausser ihnen soll aus jedem der besagten Kantons noch ein Zimmermann dazu genommen werden.
5. Sobald der Chef die Listen von den resp. Pol.-Behörden erhalten hat, so lässt derselbe sie durch die ihm untergebenen Offiziere revidieren, um diejenigen noch zuzusetzen, welche vergessen, oder diejenigen abzuschreiben, welche ungeeignet eingeführt sind.
6. Im Fall es die Not erfordert, können nicht blos diejenigen Fahrzeuge, welche an den Fähren gebraucht, sondern auch alle anderen, z. B. Fischerkähne etc. in Requisition gesetzt werden.
7. Über die Fahrzeuge wird ebenfalls der Polizeibeamte eines jeden Kantons dem Chef des Korps ein Inventarium einreichen.
8. Den Schiffern, welche zum Korps gehören, und denen es an geeigneten Geschirren ihres unterhabenden Fahrzeuges gebricht, muss aufgegeben werden, sich solches unverzüglich anzuschaffen.
9. Vorzüglich müssen der Chef und die übrigen Offiziere ihr Augenmerk darauf richten, dass die Schiffer in ihrem Dienst eine gewisse Ordnung annehmen und sich in ihrem Fache vervollkommnen. In dieser Hinsicht werden sie veranlassen, dass an gewissen Tagen unter Leitung der Führer und ihrer Aufsicht Übungen in der Schiffahrt stattfinden, wobei jedoch gesorgt werden muss, dass an jedem Fähr die nötige Anzahl von Schiffern zum Überfahren zurückbleibt.
10. Um die Schiffer an einem gewissen Punkte zu versammeln, können aus ihrer Mitte diejenigen aufgeboten werden, welche die andern zitieren und im Fall dies wegen Unentbehrlichkeit eines Schiffsmannes nicht tunlich ist, so ist die Ortsbehörde zur Verabladung zu requirieren.

11. Alle diejenigen, welche auf die Anforderung ihrer Vorgesetzten nicht gehorchen oder sonstige Dienstgebrechen begehen, werden nach den bestehenden Landsturmsverordnungen durch die Landsturmskommission des Banners, worin die Wohnorte der Schiffer gelegen, oder durch die gewöhnlichen Kriegsgerichte bestraft, jedoch den Fall ausgenommen, wo ein Schiffer ein Unternehmen des Feindes, die Überfahrt von Deserteurs, Spionen und sonstigen im bürgerlichen Gesetz hart verpönten Fällen, begünstigt oder befördert hat, wo alsdann nach einem vorher aufzunehmenden Protokoll die Beschuldigten sofort der geeigneten Justizstelle übergeben werden müssen.
12. Ist das Pontonnierkorps von allen Landsturmsverrichtungen befreit.
13. In Rücksicht des Polizeidienstes hat das Pontonnierkorps die Verpflichtung, in allen Unglücksfällen, welche sich auf dem Rhein ereignen, sei es, dass ein Schiff Gefahr läuft unterzugehen, oder dass Menschen ertrinken etc., mit ihren Fahrzeugen zu Hilfe zu eilen. Es wird in dieser Hinsicht besonders ihr Vermögen zu retten, bei Eisgängen, Überschwemmungen und Sturmwinden in Anspruch genommen werden.
14. Derjenige, der sich in diesen Fällen auszeichnet, hat Anspruch auf Belohnung, weshalb ohne weiteres ein eigener Bericht mit des Geeigneten Schilderung an das Gouvernement erstattet werden muss.
15. Die Führer dieses Korps haben besonders in Kriegszeiten dafür zu sorgen, dass zur Nachtzeit keine Kommunikation mit dem anderseitigen Ufer stattfindet, ausser in dringenden Fällen, wenn z. B. aktives befehligtes Militär auf höhere Autorisation oder andernfalls ein Kurier den Rhein passieren muss.
16. Müssen in dieser Hinsicht des Nachts die sämtlichen Nachen eines Fährs zusammengetrieben, aneinandergekettet und angeschlossen, und es darf durchaus nicht gelitten werden, dass Fahrzeuge isoliert liegen.
17. Die Herren Offiziere und Führer haben dafür zu sorgen, dass die im vorigen § enthaltene Bestimmung ausgeführt werde.
18. Auch hat das Pontonnierkorps das Recht, die zur Unzeit, nämlich vor Sonnenaufgang und nach Sonnenuntergang herüberkommenden anderseitigen Fahrzeuge anzuhalten, und im Falle die Schiffer nicht

durch einen besonderen Umstand zur Nachtzeit zu fahren berechtigt waren, der Pol.-Behörde sofort die Anzeige zu tun.

19. Werden die Herren Offiziere und Führer wenigstens alle Monate die ihnen untergebenen Fahrzeuge untersuchen und ihr Augenmerk darauf richten, ob dieselben baufällig und in dem Zustande sich befinden, dass das Überfahren mit Lebensgefahr verknüpft ist; befinden sich dieselben wirklich in einem gefährlichen Zustande, so ist dem betreffenden Schiffer, solange die Instandhaltung nicht geschehen, das Fahren zu untersagen, auch kann er nach Beschaffenheit der Umstände ohne weiteres zur Strafe gezogen werden.

## Auf den Tod des Herrn Mathias Stinnes.

**Erst aus dem Grabeshügel finsterm Grund,**
**Spriesst uns der Wahrheit lichte Ros' empor;**
**Erst dann wird unsrer Lieben Geist uns kund,**
**Wenn unser Aug' auf immer sie verlor.**

***F. v. Sallet.***

**Du bist nicht mehr! Die Erde deckt Dich zu;**
**Du fandst nach langer Arbeit Deine Ruh,**
**Die Ruhe, die ja jedem Pilger winkt,**
**Wenn alt und lebensmüd er niedersinkt.**
**Die Ruhe, die ja aller Menschen Los,**
**Die Ruhe in dem kühlen Erdenschoss.**
**Wohl mancher Greis, mühsam gelehnt am Stabe,**
**Wohl manches Herz, das hier der Sturm zerknickt,**
**Und keine, keine Hoffnung vor sich blickt;**
**Es sehnt sich warm nach dieser Ruh im Grabe.**
**Auch manche junge Knospe senkt man ein,**
**Die kaum geahnt des Lebens Sonnenschein;**
**Man kann sie still und ruhig scheiden sehn**
**Und gar oft teilnahmlos vorübergehn.**
**Doch hier bei diesem wahrhaft grossen Toten,**
**Bei diesem Manne, dessen Riesengeist**
**Noch fernste Zeit durch seine Taten preist;**
**Hier wird gewiss was Ernstes uns geboten.**
**Er sank nicht hin, ein Kind noch unbewusst,**

Das nie gefühlt des Lebens Schmerz und Lust,
Er sank nicht hin, ein lebensmüder Greis,
Des Scheitel schon vom Alter silberweiss;
Er sank nicht hin mit hoffnungslosem Blüten,
Das Herz gebrochen durch des Sturmes Wüten.
Nein! Er sank hin in voller Manneskraft!
Als er die Früchte, die emsig er geschafft,
Durch Stürme, Brandung und Korallenriffen,
Sah still gefahrlos hin zum Hafen schiffen.
So sank er hin, ein Bergmann, der den Schachten
Trotz Neid und Schicksal dennoch kühn vollbracht;
Der schon erblickte seiner Arbeit Segen:
„Glück auf" erschallend bei der Fäustel Schlägen.
Er hatte seinen Acker schön bestellt,
Und manche Ähre war schon fruchtgeschwellt,
Und tausend Keime waren noch am spriessen,
Da kam der Tod, die Augen ihm zu schliessen.

— — — — — — — — — — — — —

O hartes Schicksal, warum grade hier!
Warum denn diese heisse Lustbegier!
Gibts doch so manchen armen Lebensmüden,
Wär der, statt seiner, besser nicht geschieden?
Doch nein! Der schwache Mensch, der richte nicht,
Ob der Verlust auch schmerzlich uns umflicht;
Eins ist gewiss, um ihn ists gut bestellt,
Du hast ihn sanft dem Ewigen beigesellt.
Und keine Sorg und Arbeit quält ihn mehr,
Nur heilge Ruh und Frieden um ihn her;
Doch wir, die hier an seinem Hügel stehn,
Und wehmutsvoll auf ihn zurücke sehn,
Erst jetzt hervorziehn ganz sein echtes Bild,
Das sonst Partei und Leidenschaft umhüllt.
Lasst uns ihn jetzt in hellem Licht betrachten
Und seiner Geistesstimme treulich achten.
Er, der da sah, was unserm Mülheim Not,
Dass jeder Bürger auch in Zukunft Brot,
Der nicht nur sein, auch andrer Menschen Glück
So gern gepflegt, gelindert Missgeschick,
Der mitleidsvoll, mit innigem Erbarmen

Der Hort und Stütze immer war der Armen.
Für Mülheims Zukunft hat er kühn gestritten,
Für Mülheims Zukunft hat er viel gelitten,
Für unsre Vaterstadt hat er gelebt,
Für sie allein hat er so kühn gerungen!
Nicht achtend das Gezisch der Geiferzungen —
Für sie, für sie mit aller Kraft gestrebt!
So lasst uns jetzt, wo Hass und Meinung schweigt
Und uns so echt sein wahres Bild sich zeigt,
So lasst uns jetzt zu seinem Geiste schwören
Und seine Stimme auch noch ferner hören.
Lasst uns, wie er, für seine Vaterstadt,
Vollbringen, was er angefangen hat;
Lasst uns, wie er, sich ganz der Menschheit weihn,
Und für die Zukunft edlen Samen streun.
O, dann ist's schön, dann ist's ein schönes Sterben,
Die Nachwelt wird dann reichen Segen erben.
— — — — — — — — — — — — — —
So schlummre sanft dort unterm Leichenstein;
Für Mülheim wirst Du unvergesslich sein,
Und Deine Lieben, die mit wunder Brust
Betrauern tief den schmerzlichen Verlust,
O, lass sie stets nach Deinem Bilde schaun,
Nach Deinem Vorbild alles weiter baun,
Bis hin zur fernsten, fernsten Lebensgrenze,
Dies sind für Dich die schönsten Totenkränze.

Mülheim an der Ruhr, den 25. April 1845.

## Nachruf an den Herrn Mathias Stinnes.

Ach, geliebt, beweint von hinnen gehen,
Ist des Menschen schönes letztes Lob,
Bald verwittert in dem Sturm der Zeiten
Jedes Denkmal, was die Kunst erhob!
*Wilschel.*

Schwarz und dunkel zieht die Nacht hernieder,
Stürme toben und das Schiff versinkt.
Todesboten schwingen die Gefieder,
Singen jubelnd ihre Grabeslieder,
Wenn die Seele mit dem Körper ringt.

Schaurig tön'n die ernsten Totenglocken
Durch des Lebens eitle Freuden hin.
Tändelt dort die Jugend mit den Locken,
Sieht man hier des Herzens Pulse stocken,
Dort die Myrte, hier den Rosmarin.

Still und stumm umfängt der Tod die Hülle;
Mülheims Bürger, kennt ihr den Verlust?
Ausgeschieden ist der Riesenwille,
Abgeweht des Herzens Blütenfülle
In des Mut'gen, in des Tapfern Brust.

Zeigt dem Säugling jenes Mannes Leiche,
Rufts der Mitwelt ins erschreckte Ohr:
Seht, hier ruht das edle, totenbleiche
Kühne Antlitz jener stolzen Eiche,
Die im Sturme nie den Mut verlor.

Jenem Kämpfer, der nur Fortschritt wollte,
Der der Freiheit ihre Gasse brach;
Der den Menschen Menschenrechte zollte,
Den die Missgunst hoch verehren sollte;
Tönt des Herzens ganze Trauer nach.

Seine Perle wird im Werte bleiben,
Wie im Werte stets das Recht verblieb.
Klios Griffel wird den Schuldbrief schreiben,
So wie er stets der Gewinnsucht Treiben
Mutig zügelnd die Gesetze schrieb.

Wen'gen Geistern ist die Kraft verliehen
Zu den Riesenkämpfen, die er focht.
Edle Geister mussten hoch erglühen,
Und den Lorbeer sah man stolzer blühen,
Den Merkur für ihn zur Krone flocht.

Herrlich war des Löwen Kampf zu schauen,
Mutig schüttelnd seiner Mähnen Wucht,
Sieg auf Siege sah man kühn ihn bauen;
Guter Wille und gerecht Vertrauen
Brachten glücklich ihn in sichre Bucht.

Doch zur Ruhe ist der Held gegangen,
Sanft und weich sein Kissen in der Gruft.
Sah die Erde seinen Leib umfangen,
Sah die Träne an der Wimper hangen,
Ein befreiter Geist in freier Luft.

Dem Gefährten ist, den hier zu lieben,
Die Natur uns zur Bedingung macht,
Bald Urias Botenbrief geschrieben:
Aus der Hülle wird der Geist vertrieben,
Wenn die Antwort heisst: „Hoch Mitternacht!"

Eine Stufe folgt der andern Stufe,
Bis zur Höhe, wo der Urquell fliesst;
Und bei jedem dunklen Götterrufe
Steigt der Geist auf seine nächste Stufe,
Bis im Urquell er sich einst ergiesst.

Ein geles'nes Buch nur ist das Leben,
Modre fort nur Sarg und Totenbein;
Deinem Reich bist Du zurückgegeben,
Doch die Zeit nur kann die Trauer heben
Und die Liebe setzt den Leichenstein.

# REGISTER.

## A


Seite

Absatzverhältnisse, Entwicklung der . . . . . 229
Absatzverhältnisse der Bergwerksprodukte . . . . . 286
Aktiengesellschaften der Montanindustrie . . . . . 224—228, 264—266
Aktiengesellschaft für Handel und Schiffahrt (H. A. Disch) . . . . . 357
Aktiengesellschaft Mathias Stinnes . . . . . 178—192, 253
Aktiengesellschaft Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat . . . . . 278—284
Allgemeines Berggesetz . . . . . 206—208, 222
Amöneburger Hafen . . . . . 174
Anlagen des Hauses Stinnes am Lande für den Schiffahrts- und Kohlenverkehr 354—360
Artilleriedepots, Geschäfte mit . . . . . 73—75
Auflösung der Mathias Stinnes Aktien-Gesellschaft . . . . . 191
Auflösung der Schiffergilden . . . . . 34
Augenheilanstalt, Stiftung von Frau Dr. Leonhard . . . . . 320—328
Ausfuhr-Komitee des bergbaulichen Vereins . . . . . 281—272


## B


Baggerbetrieb . . . . . 160, 345
Balke & C., Maschinenfabrik . . . . . 370
Bahnprojekte Mathias Stinnes des Älteren . . . . . 116—126, 128—133
Basel-Konstanz, Rheinfahrt . . . . . 166
Baum & Co., Maschinenfabrik . . . . . 371, 373
Bauten . . . . . 304
Befreiung der Rheinschiffahrt von Zöllen etc. . . . . 152, 155
Beladen der Schiffe . . . . . 148—150
Belegschaften der Stinnes-Zechen . . . . . 362, 365, 375, 379, 385
Belehnungswesen . . . . . 216
Belehnungsurkunde des Abtes Beda von Werden . . . . . 230—232
Berechtsamswesen . . . . . 214
Berg, Grossherzogtum . . . . . 11
Bergamt, ältestes . . . . . 201
Bergbau-Aktiengesellschaften . . . . . 224, 264—266
Bergbau-Gesellschaft „Verein“ . . . . . 254

Seite
Bergbau-Verhältnisse anno 1828 . . . . . 244
Berggesetz, allgemeines . . . . . 206—208, 222
Berggesetze im 19. Jahrhundert . . . . . 205
Berggesetznovellen . . . . . 207
Bergisch-Märkische Eisenbahn . . . . . 118, 136
Bergordnungen . . . . . 200, 204, 216—218
Bergwerke des Hauses Stinnes . . . . . 360—389
Bergwerkseigentumsverhältnisse . . . . . 220—222, 264—266
Bergwerksindustrie, deutsche . . . . . 199
Berninghaus, Ewald, Werft . . . . . 113, 196
Besatzung der Schlepper . . . . . 352
Beseitigung des Umschlagsrechtes . . . . . 33—34
Besitzstand der Reederei Math. Stinnes . . . . . 339—353
Besitzverhältnisse im Bergwesen . . . . . 223, 264—266
Bestätigungsurkunde der Mathias-Stinnes-Aktien-Gesellschaft . . . . . 189
Beteiligungsziffern der Stinneszechen am Syndikat . . . 298, 362, 366, 375, 379, 385
Beurtfahrten . . . . . 27, 66
Bezeichnung des Fahrwassers auf dem Rhein . . . . . 349
Binger Loch . . . . . 160, 162
Binger Mäuseturm, Wahrschaustation . . . . . 350
Binnenschiffahrts-Interessenten, Verein rheinischer . . . . . 197
Bismarcksturm . . . . . 328
Bodensee-Regulierung . . . . . 166, 167
Boisserée, Bernhard . . . . . 87
Braunkohlengewinnung . . . . . 199
Brikettverkaufsvereine . . . . . 278, 286
Brown, Boweri & Co. . . . . 373
Brüggen von der . . . . . 394
Buchloh, Kapitän . . . . . 392
Buhnen . . . . . 38
Bülow, von . . . . . 72—77
Bürgschaftsleistungen . . . . . 303—307
Burckhardt & Weiss, Baseler Maschinenfabrik . . . . . 369, 387

## C

Caesar . . . . . 23
Carnap, Zeche . . . . . 255—260, 296

Seite
Carolus Magnus, Zeche . . . . . 251, 253, 261, 384, 389
Charaktereigenschaften Mathias Stinnes . . . . . 309

## D

Dampf-Kettenschleppschiffahrt auf dem Rhein . . . . . 193
Dampfmaschinen, Aufkommen der . . . . . 84, 208—210
Dampfschiffahrt auf dem Rhein, Anfang der . . . . . 86—113
Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main . . . . . 88—90
Dampfschleppschiffahrt, Einführung der Dampfschleppschiffahrt auf dem Rhein durch Mathias Stinnes . . . . . 38, 90—115
Dampfschlepper, erster . . . . . 110—113
Decker, Bergmeister . . . . . 200
Denkschriften von Werden . . . . . 11—12
Deutsche Industrieentwicklung und Nationalvermögen . . . . . 84
Deutscher Schiffsbau . . . . . 340
Deutsche Schutzgebiete . . . . . 286
Deutschland anno 1800 . . . . . 7—16
Deutzer Hafenanlagen . . . . . 175
Dilthey, Markscheider . . . . . 260—263
Dinnendahl . . . . . 100, 208, 234—238
Disch, Aktien-Gesellschaft für Handel und Schiffahrt . . . . . 197, 357
Ditschborn und Marie, Schiffsbauer . . . . . 110
Doppelschraubendampfer . . . . . 158—159
Dörnemann, Wilhelm . . . . . 393
Droits de douanes . . . . . 26
Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen . . . . . 144—146, 354
Düsseldorfer Hafenanlagen . . . . . 176
Düsseldorfer Maschinenfabrik . . . . . 387

## E

Egestorf, Maschinenfabrik . . . . . 370
Einführung der Dampfschleppschiffahrt durch Mathias Stinnes . . . . . 91—113
Eingaben Mathias Stinnes . . . . . 64—72, 92, 96, 107—111, 120—130
Einheitsbestrebungen in der Rheinschiffahrt . . . . . 86
Einheitsbestrebungen im Kohlenbergbau und Kohlenhandel . . . . . 264—299
Eisen . . . . . 198
Elsässische Maschinenfabrik, Mühlhausen i. E. . . . . 386

Seite
Elsbruch & Co., Schiffsbauer . . . . . 19
Ende der Ruhrschiffahrt . . . . . 136
Entwicklung des Kohlenhandels . . . . . 264—299
Ernst, Zeche . . . . . 249
Eröffnung der ersten Eisenbahnen . . . . . 118
Escher, Wyss & Co., Zürich . . . . . 340
Essener Wasserstreit . . . . . 250
Exportversuche . . . . . 273

F

Fahnenweihe anno 1832 . . . . . 245—249
Fahrtgeschwindigkeit in früherer Zeit . . . . . 46
Fahrwassertiefe des Rheins . . . . . 161—162, 349
Felbert, Wilhelm von . . . . . 307
Feldgrössen . . . . . 216—217
Fellner, Bankier . . . . . 306
Felten und Guilleaume Lahmeyer Werke . . . . . 383, 389
Flosshäfen . . . . . 174
Flossverkehr auf dem Rhein . . . . . 48, 50—52
Flotte der Firma Stinnes im Jubiläumsjahre . . . . . 197, 339
Flottenparade . . . . . 277
Flöze . . . . . 216—218
Förderkonventionen . . . . . 277
Förderung 1907 . . . . . 199, 261
Fördermaschine, erste . . . . . 208—210
Fördermengen der Stinneszechen . . . . . 361, 365, 375, 378, 384
Frachtflösserei . . . . . 52
Frachtkategorien des Rheinverkehrs . . . . . 47—48, 177
Frachtmengen des Rheinverkehrs . . . . . 46—47
Frachtraten des Rheinverkehrs . . . . . 52—56, 293
Frachtsätze des Kohlenkontors . . . . . 170, 288
Franzosenzeit . . . . . 11
Freierklärung im Bergbau . . . . . 219
Freihäfen . . . . . 32—34
Frenzel, Hermann . . . . . 392
Friedrich Ernestine, Zeche . . . . . 261, 278—283
Friedrich-Wilhelmshütte in Mülheim an der Ruhr . . . . . 363

## G

Gasanstalt, erste . . . . . 100
Gegenwärtiger Stand des Hauses Stinnes . . . . . 339—389
Geldwesen . . . . . 212, 308, 315
Geschäftsgründung . . . . . 242, 304
Gesetze, den Bergbau betreffend . . . . . 204—207
Gewehrschäftelieferungen . . . . . 74, 82
Gewerke . . . . . 211, 223, 228, 239
Gewerkschaft Zeche Viktoria Mathias . . . . . 361—364
Gewerkschaft Zeche Mathias Stinnes . . . . . 364—374
Gewerkschaft Zeche Graf Beust . . . . . 375—378
Gewerkschaft Zeche Friedrich Ernestine . . . . . 379—384
Gewerkschaft Zeche Carolus Magnus . . . . . 384—388
Giesen, Gerhard . . . . . 394
Gildenwesen . . . . . 24
Gildeschiffer . . . . . 28—30
Goldwährung . . . . . 213
Göring, Deus und Mott, Maschinenbauerei . . . . . 251
Graf Beust, Zeche . . . . . 251, 253, 261, 298, 375—378
Grossbritanniens Kohlengewinnung etc. . . . . 199
Gruner, Etatsrat . . . . . 10
Grundeigentum Mathias Stinnes des Älteren . . . . . 186—189
Gründerperiode . . . . . 226
Gründung des Hauses Stinnes . . . . . 57—58
Gustavsburger Hafenanlagen . . . . . 173
Gustavsburger Anlagen des Hauses Stinnes . . . . . 354, 356
Gutehoffnungshütte . . . . . 387
Gütertransporte durch die Firma Stinnes 1888 bis 1907 . . . . . 397

## H

Hafenanlagen am Rhein . . . . . 168—178
Hafenhändler . . . . . 288
Hafkesbrink, Heinrich . . . . . 394
Hammacher D. . . . . 254, 266
Handel Deutschlands . . . . . 85
Handel Deutschlands, Einfluss des Syndikats auf den . . . . . 288—290
Handelskammerparagraph . . . . . 289

Seite
Haniel . . . . . 119, 124, 126, 128, 193
Hansemann, von . . . . . 132
Hardenberg . . . . . 10
Hardenbergische Kohlenbergwerks-Aktien-Gesellschaft . . . . . 225
Harkort, Friedrich Wilhelm . . . . . 100, 251
Hattinger Brücke . . . . . 43
Heintzmann, Johann . . . . . 201
Hemscheidt, Johann . . . . . 393
Hilger, Ewald, Maschinenfabrik . . . . . 372
Hochkonjunktur, Zeiten der . . . . . 266
Hohenzollern, Maschinenfabrik in Düsseldorf . . . . . 364, 373
Holland, Absatz nach . . . . . 32, 64, 68, 107, 154
Honigmann, Berggeschworener . . . . . 238, 246, 249
Holz-Einfuhr . . . . . 177
Holz-Handel und -Abfuhr . . . . . 48—52
Hörnemann, Peter . . . . . 394
Huland, Gottfried . . . . . 392
Humboldt, Maschinenfabrik in Kalk . . . . . 364, 371

I

Ignazius, Zeche . . . . . 241
Immobilien Mathias Stinnes anno 1848 . . . . . 186—187
Industrielle Entwicklung Deutschlands . . . . . 84—86
Instruktion des Pontonnier-Korps . . . . . 406
Inventur der Mathias Stinnes Aktien-Gesellschaft . . . . . 180—190
Isselburger Hütte . . . . . 381

J

Jachtschiffer . . . . . 89
Jubilare des Hauses Stinnes . . . . . 390—394
Jubiläumsjahr, Flotte und Bergwerke des Hauses Stinnes im . . . . 197, 339—389

K

Kaiserbesuch in Ruhrort . . . . . 197
Kaiserhafen in Ruhrort . . . . . 141, 355
Kaiserliche Marine, Kohlenversorgung . . . . . 273—274
Kalisalze . . . . . 199
Kapitalverhältnisse im Bergbau . . . . . 211, 266
Karlsruher Hafenanlagen . . . . . 170, 355

Seite
Karlsruher Lager des Hauses Stinnes . . . . . 358
Kasteler Hafenanlagen . . . . . 174
Kehler Hafenanlagen . . . . . 169
Kettenschleppschiffahrt auf dem Rhein . . . . . 193—194
Kinder von Mathias Stinnes . . . . . 312
Kiesendahl, Wilhelm . . . . . 394
Kipper . . . . . 148, 150
Kirdorf . . . . . 279
Kleinschiffer . . . . . 8, 28—30
Kleve-Märkische Bergordnung . . . . . 201, 214, 216
Klein, Schanzlin & Becker, Maschinenfabrik . . . . . 370, 388
Knappschaftsfahnen . . . . . 245—249
Knappschaftskassen . . . . . 201, 207, 362, 366, 375, 378, 384
Koepe-Fördermaschinen . . . . . 372
Kohlen-Ausfuhr-Komitee . . . . . 271
Kohlen-Ausfuhr-Verein . . . . . 272—274
Kohlenbergbau, Anfänge im . . . . . 200
Kohlenbergbau, Einheitsbestrebungen im . . . . . 264—299
Kohlenbergbau im Ruhrrevier im 19. Jahrhundert . . . . . 198—238
Kohlendebit . . . . . 239
Kohlendepots . . . . . 273
Kohlen-Export-Versuche . . . . . 273
Kohlenförderung der Welt 1907 . . . . . 199
Kohlenhandel, Einheitsbestrebungen im . . . . . 264—299
Kohlenhandel, Entwicklung . . . . . 264, 287—299
Kohlenhandel nach dem Oberlande . . . . . 66—68
Kohlenhandelsgesellschaften . . . . . 290—291
Kohlenhock, Ankauf des ersten durch Mathias Stinnes . . . . . 58
Kohlenkipper . . . . . 150, 356
Kohlenklubs . . . . . 277
Kohlenkontor . . . . . 170, 288, 291—295, 297, 331
Kohlenschiffe . . . . . 39, 41
Kohlenschleppschiffe . . . . . 111
Kohlensyndikat . . . . . 278, 280—282, 298, 362, 366, 376, 380, 385
Kohlentransport, Anfänge des . . . . . 62
Kohlentransportsätze des Kohlenkontors . . . . . 293—294

Seite
Kohlentreiber . . . . . 202
Kohlentrichter . . . . . 149
Kohlenverkaufsvereine . . . . . 278
Kohlenverfrachtung . . . . . 134
Kohlenverkehr auf der Ruhr . . . . . 135—137
Kohlenverkehr auf der Ruhr 1814 bis 1851 . . . . . 398
Kokserzeugung der Welt . . . . . 199
Kokssyndikat . . . . . 278, 285, 362, 366, 376, 380, 385
Kölner Hafenanlagen . . . . . 47, 175
Köln-Mindener Eisenbahn . . . . . 116, 134—135
Kölner Stapelrecht . . . . . 31, 34, 73, 75
Konsolidierung im Bergbau . . . . . 265
Kostenanschlag einer Dampfschleppschiffahrt . . . . . 92—103
Kraftwerke am Rhein . . . . . 165, 167
Krefelder Kafenanlagen . . . . . 176
Krupp . . . . . 208
Küchen, Gerhard, der Ältere . . . . . 317, 329
Küchen, Gerhard, der Jüngere . . . . . 317, 329—335, 361
Kuhn, Stuttgart, Maschinenfabrik . . . . . 363

L

Ladevorrichtungen . . . . . 149—150
Leinpfade . . . . . 36, 43
Leistungen der Stinnesflotte 1907 . . . . . 353
Leonhard, Dr. . . . . 328
Löffler, Karl . . . . . 392
Loh, Gerhard . . . . . 393
Loh, Wilhelm . . . . . 393
Lösch- und Ladevorrichtungen . . . . . 45—46, 148—150
Losenhausen, Düsseldorfer Maschinenbauanstalt . . . . . 373
Lotsenwesen . . . . . 35
Ludwigshafener Hafenanlagen . . . . . 173
Luft-Kompressoren . . . . . 363, 369

M

Magazine Math. Stinnes anno 1845 . . . . . 183
Mainmündungshäfen . . . . . 173

Seite
Mainzer Hafenanlagen . . . . . 174
Mainzer Holzhandel . . . . . 48
Mainzer Stapelrecht . . . . . 30—31, 34
Mannheim-Strassburg-Köln . . . . . 164
Mannheimer Getreidehandel . . . . . 47
Mannheimer Hafenanlagen . . . . . 172
Mannheimer Lagerplätze des Hauses Stinnes . . . . . 355, 357
Marine, Kohlenlieferungen für die . . . . . 274
Märkischer Bergbau im 18. Jahrhundert . . . . . 201
Masse und Gewichte . . . . . 214
Materialienlager des Hauses Stinnes . . . . . 351
Mathias Stinnes der Ältere . . . . . 7, 17, 25, 57,
63, 83, 91—112, 120—126, 128—133, 158, 177, 183, 186, 211, 230, 238, 303—311
Mathias Stinnes der Jüngere . . . . . 177, 312, 315—316
Mathias Stinnes, Aktiengesellschaft . . . . . 178—192, 226, 253
Mathias Stinnes I, Dampfer . . . . . 113
Mathias, Zeche . . . . . 249, 251, 255—260, 296, 364—374
Maximalgrösse der Kohlenfelder . . . . . 222
Mecklenbeck . . . . . 394
Mellinghof, Hermann . . . . . 393
Mescher, Johann . . . . . 393
Meyer, Rudolf, Maschinenfabrik, Mülheim-Ruhr . . . . . 369
Militärtransporte . . . . . 61
Mittelalter . . . . . 23
Mohr & Federhoff, Maschinenfabrik . . . . . 373
Mülheim an der Ruhr anno 1840 . . . . . 130—132
Mülheim-Borbecker-Aktienstrasse . . . . . 119
Mülheim-Essener Bahnprojekt . . . . . 119
Mülheim, Lage . . . . . 57
Mülheim-Ruhrorter Bahn . . . . . 136
Mülheim-Sellerbeck-Essener Bahn . . . . . 133
Mülheim, Stadtwerdung . . . . . 16
Mülheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft . . . . . 193—194
Mülheimer Gewerkschaften . . . . . 223
Mülheimer Hafen-Aktienverein . . . . . 92
Mülheimer Hafenanlagen . . . . . 175

Seite
Mülheimer Industrie anno 1809 . . . . . 12—14
Mülheimer Schiffer und Schiffahrt vor 70 Jahren . . . . . 400—405
Mutungen . . . . . 215

## N

Napoleon der Erste . . . . . 8, 9, 100
Nationalvermögen Deutschlands . . . . . 85
Natorp, Oskar, Prof. Dr. . . . . 334
Neckarhäfen . . . . . 172
Neckarmündung . . . . . 37
Nehring, Bogel & Dinnendahl, Maschinenbau . . . . . 241
Niederländische Dampfschiffgesellschaft . . . . . 87, 90
Norddeutscher Lloyd . . . . . 159, 196, 274

## O

Oberbergamt, Königlich Preussisches . . . . . 239
Oberhausen . . . . . 117
Observanz . . . . . 219
Octroi-Convention . . . . . 25—27
Otto, Dr., & Co., Dahlhausen . . . . . 389

## P

Perez, Dr. . . . . 318
Personal der Stinnes-Zechen . . . . . 361—388
Petroleumtransporte . . . . . 177
Phönix, Aktien-Gesellschaft (Ruhrort) . . . . . 253
Pokorny & Wittekind, Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft . . . . . 363, 382
Politische Verhältnisse der Ruhr- und Rheinuferstaaten um 1800 . . . . . 7—16
Pontonnierkorps aus Ruhrschiffern . . . . . 405—409
Preiskonventionen . . . . . 277
Preussen anno 1800 . . . . . 7—16
Preussisch-Rheinische Dampfschiffgesellschaft . . . . . 87
Produktionswert der deutschen Bergwerksindustrie . . . . . 199
Projekt der Dampfschleppschiffahrt . . . . . 92—99, 101—113
Prüfungsvorschriften für Rheinschiffer . . . . . 34
Pulvertransporte . . . . . 79, 82

## R

Raddampfer des Hauses Stinnes . . . . . 339
Radschleppdampfer . . . . . 158, 196
Rangschiffahrt . . . . . 27, 66
Rateau-Ventilatoren . . . . . 363, 381
Reederei Mathias Stinnes anno 1908 . . . . . 339—353
Reform des Bergrechts . . . . . 205
Regelung des Absatzes . . . . . 267
Regulativ des Königlichen Westfälischen Oberbergamts anno 1827 . . . . 239—241
Regulierungsarbeiten am Rhein . . . . . 160—164
Reichsdeputations-Hauptschluss . . . . . 8, 25
Rekognitionsgebühr . . . . . 33, 153
Reparaturwerkstätten des Hauses Stinnes . . . . . 351
Rezessgeld . . . . . 219, 221
Rheinau, Hafen . . . . . 171
Rhein-Fahrwasser . . . . . 160—162
Rhein-Hafenanlagen . . . . . 168—178
Rhein-Regulierung . . . . . 35—38
Rheinische Bahn . . . . . 136
Rheinische Kohlenhandels- und Reedereigesellschaft . . . . . 291—298
Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk, Aktien-Gesellschaft . . . . . 383
Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat 199, 278, 280—282, 298, 361, 366, 375, 379, 385
Rhein-Kohlenschiffe . . . . . 181
Rhein-Kraftwerke . . . . . 165
Rhein-Oktroi . . . . . 152
Rhein-Regulierungsarbeiten . . . . . 160—166
Rheinschiffahrt älterer Zeit . . . . . 7, 23, 84—133
Rheinschiffahrts-Akte . . . . . 32—35, 151
Rheinschiffahrts-Angelegenheiten-Kommission . . . . . 15
Rheinschiffahrts-Verband, Konstanz . . . . . 164—168
Rheinschiffahrt . . . . . 17—197
Auflösung der Schiffergilden . . . . . 34
Beurtfahrten . . . . . 27
Buhnen . . . . . 38
Dampfschleppschiffahrt . . . . . 38, 86—116
Eingangszölle . . . . . 26

Seite

Fahrgeschwindigkeit . . . . . 46
Flusszölle . . . . . 8, 26
Kleinstaaterei . . . . . 8
Kohlenschiffer . . . . . 26—30
Leinpfade . . . . . 36
Oktroi . . . . . 25
Politische Verhältnisse der Uferstaaten . . . . . 7—16
Rangschiffahrt . . . . . 27
Regulierungsarbeiten . . . . . 160—166
Rekognition (Schiffsgebühr) . . . . . 33
Schleppkähne . . . . . 46
Stromregulierung . . . . . 35—37
Zunftwesen . . . . . 24
Rheinschiffe . . . . . 44, 45, 156
Rheinschiffe des Hauses Stinnes . . . . . 339—353
Rheinseedampfer . . . . . 175
Rheinstrombau-Verwaltung . . . . . 38
Rheinuferstaaten . . . . . 7—16, 161
Rheinverkehr im Mittelalter . . . . . 23
Rheinwasserwerke . . . . . 167
Rheinzölle . . . . . 8, 152, 154—155
Richtpreise . . . . . 284
Ringel . . . . . 214
Rossenbeck, Mathias . . . . . 249, 390—391
Rückgang der Ruhrschiffahrt . . . . . 136—139
Ruhrbecken anno 1907 . . . . . 199
Ruhrdebit . . . . . 239
Ruhrhäfen . . . . . 139, 142, 147, 286
Ruhrkohlen-Bergbau-Aktien-Gesellschaft . . . . . 225—227
Ruhrkohlen-Bergbau im 19. Jahrhundert . . . . . 198—238
Ruhrkohlen-Handel . . . . . 108, 111, 135
Ruhrkohlenschiffe . . . . . 181
Ruhrkohlenverkehr 1814—1863 . . . . . 398—399
Ruhrnachen . . . . . 156
Ruhrort, Entwicklung . . . . . 139—148
Ruhrort, Hafenbauten . . . . . 139—147

Seite
Ruhrorter Bergwerksverein . . . . . 255
Ruhrorter Kaiserhafen . . . . . 141
Ruhrschiffahrt . . . . . 17—133
Kohlenschiffe . . . . . 41—42
Politische Verhältnisse der Uferstaaten . . . . . 7—16
Rückgang . . . . . 136—137
Schiffbarmachung . . . . . 18—22
Schleusen . . . . . 20—22, 40
Steinkohlen- und Koksanfuhr . . . . . 137
Ruhrschiffahrts-Deputation . . . . . 103
Ruhrschiffahrts-Fonds . . . . . 144
Ruhrschiffahrts-Kasse . . . . . 21, 101
Ruhrschiffahrts-Verwaltung . . . . . 143
Ruhrschiffahrts-Verkehr 1852 bis 1863 . . . . . 399
Ruhrschiffe . . . . . 39
Ruhruferstaaten . . . . . 7—16
Ruhrverkehrstabellen . . . . . 398—399
Ruhrzechen . . . . . 136
Ruthoff, Schiffswerft . . . . . 174

## S

Sachsenberg, Gebr., Rosslau an der Elbe, Schiffswerft 158, 176, 196, 340, 343—346
Sack, Generalgouverneur . . . . . 14
Salztransporte . . . . . 61
Schiffbarmachung der Ruhr . . . . . 18—22
Schiffbau, deutscher . . . . . 196
Schiffergilden . . . . . 24, 28—30, 34, 41
Schiffsbrückenbauten . . . . . 71, 83
Schiffsgebühr . . . . . 33
Schiffsunfälle . . . . . 43
Schiebkarren . . . . . 148
Schlägel und Eisen, Knappschaftsverein . . . . . 255
Schleppdampfer, erster auf dem Rhein . . . . . 87
Schleppdampfer des Hauses Stinnes . . . . . 196, 339—353
Schleppgeschwindigkeit . . . . . 159
Schleppkähne . . . . . 46, 156, 346
Schleppleistungen . . . . . 341

Seite
Schleppschiffahrt, Beginn der regelmässigen . . . . . 113
Schleppschiffahrt des Hauses Stinnes . . . . . 346—351
Schleusenbauten an der Ruhr . . . . . 19—21, 40
Scholl, Hermann . . . . . 393
Schraubendampfer . . . . . 158, 197, 339
Schüchtermann & Kremer, Dortmunder Maschinenfabrik . . . . . 363, 372
Schürfen . . . . . 214
Schutzgebiete, deutsche . . . . . 286
Schwarzer Adler, Gewerkschaft . . . . . 230
Seeexport . . . . . 270
Seeger, Wilhelm . . . . . 393
Seeschiffahrt . . . . . 85
Sellerbecker Bahn . . . . . 118—119
Seydel, Schiffsbaumeister . . . . . 101, 103
Siemens-Schuckert Werke . . . . . 388
Silberbank, Zeche . . . . . 241
Silberwährung . . . . . 212
Siller & Jamart . . . . . 373
Springmann, Georg . . . . . 59
Springmann, Joh. Arnold . . . . . 305, 317
St. Goar . . . . . 162
Städteordnung . . . . . 16
Stapelrecht . . . . . 24, 31, 73, 75
Steele-Vohwinkler Eisenbahn . . . . . 134
Stein, Minister von . . . . . 10
Steinkohlenförderung der Welt . . . . . 199
Steinkohlen- und Koksanfuhr auf der Ruhr . . . . . 137
Steinkohlenzechen . . . . . 179, 184, 186, 298
Stiftungen . . . . . 320—328
Stinnes, Mathias, der Ältere . . . . . 7, 17, 25, 57,
63, 83, 91—112, 120—126, 128—133, 158, 177, 183, 186, 211, 238, 249, 303—311
Stinnes, Mathias, der Jüngere . . . . . 177, 312, 315—316
Stinnes, Katharina, verehelichte Küchen . . . . . 312, 316—317
Stinnes, Johann Gustav, der Ältere . . . . . 192, 195, 254, 267, 296, 312, 318
Stinnes, Anna, verehelichte Vorster . . . . . 312, 320
Stinnes, Margarete, verehelichte Dr. Leonhard . . . . . 312, 320—328

Seite
Stinnes, Hermann Hugo . . . . . 195, 312, 319
Stinnes, Gustav, der Jüngere . . . . . 318, 319
Stinnes, Leo . . . . . 319
Stinnes, Hugo, der Jüngere . . . . . 319, 320, 360
Stinnes, Georg Gustav . . . . . 232, 254
Stinnes, Mathias . . . . . 318
Stinnes, Fanny, verehelichte von Haniel . . . . . 318
Stinnes, Heinrich . . . . . 319
Stinnes, Anni, verehelichte Fischer . . . . . 320
Stinnes, Gustav Ernst . . . . . 320
Stinnes, Anna, verehelichte Schroeder . . . . . 320
Stinnes, Karl . . . . . 320
Stinnes, Mathias . . . . . 320
Stinnes, Hermann . . . . . 320
Stinnes, Marie, verehelichte Sohmann . . . . . 315
Stinnes, Helene, verehelichte von der Leyen . . . . . 315
Stinnes-Zechen . . . . . 250, 253, 260, 266, 298, 360—388
Strassburger Hafenanlagen . . . . . 164, 168—169
Streckenhändler . . . . . 288
Stromregulierung (Rhein-) . . . . . 35—38
Strousberg . . . . . 226
Struckmann, Heinrich . . . . . 393
Stuelp, Dr. Otto . . . . . 328
Syndikate . . . . . 262, 331

## T

Testament Mathias Stinnes des Älteren . . . . . 311
Technik, Entwicklung der . . . . . 84
Technische Kommission . . . . . 278
Tiefbauschacht, erster . . . . . 208
Transitgebühren . . . . . 32
Transportmengen der von der Firma Stinnes auf dem Rhein beförderten Güter 397
Transportsätze des Kohlenkontors . . . . . 293—294

## U

Überblick über die Entwicklung der Stinnes-Zechen . . . . . 260—263
Uferstaaten des Rheins . . . . . 7—16

Seite
Uferstaaten der Ruhr . . . . . 7—16
Umschlagsrecht . . . . . 24, 25, 30
Union, Elektrizitätsgesellschaft . . . . . 383

V

Verhältnis des Hauses Stinnes zu seinen Arbeitern . . . . . 330
Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund 267—270
Verein rheinischer Binnenschiffahrtsinteressenten . . . . . 197
Vereinigungen von Zechen . . . . . 276, 331
Vereinigte Staaten von Nordamerika, Kohlengewinnung . . . . . 199
Verkaufsabteilungen des Kohlensyndikats . . . . . 286
Verkaufsorganisation des Kohlensyndikats . . . . . 288—290
Verkaufsstelle . . . . . 280
Verkaufsvereine . . . . . 278
Verkehrsziffern . . . . . 353, 397
Viktoria Mathias, Zeche . . . . . 250, 254, 261, 361—364
Vincke, Freiherr von . . . . . 59, 61, 72, 79, 91, 126, 144
Vorster, Karl und Familie . . . . . 320
Vorwort . . . . . 1—4

W

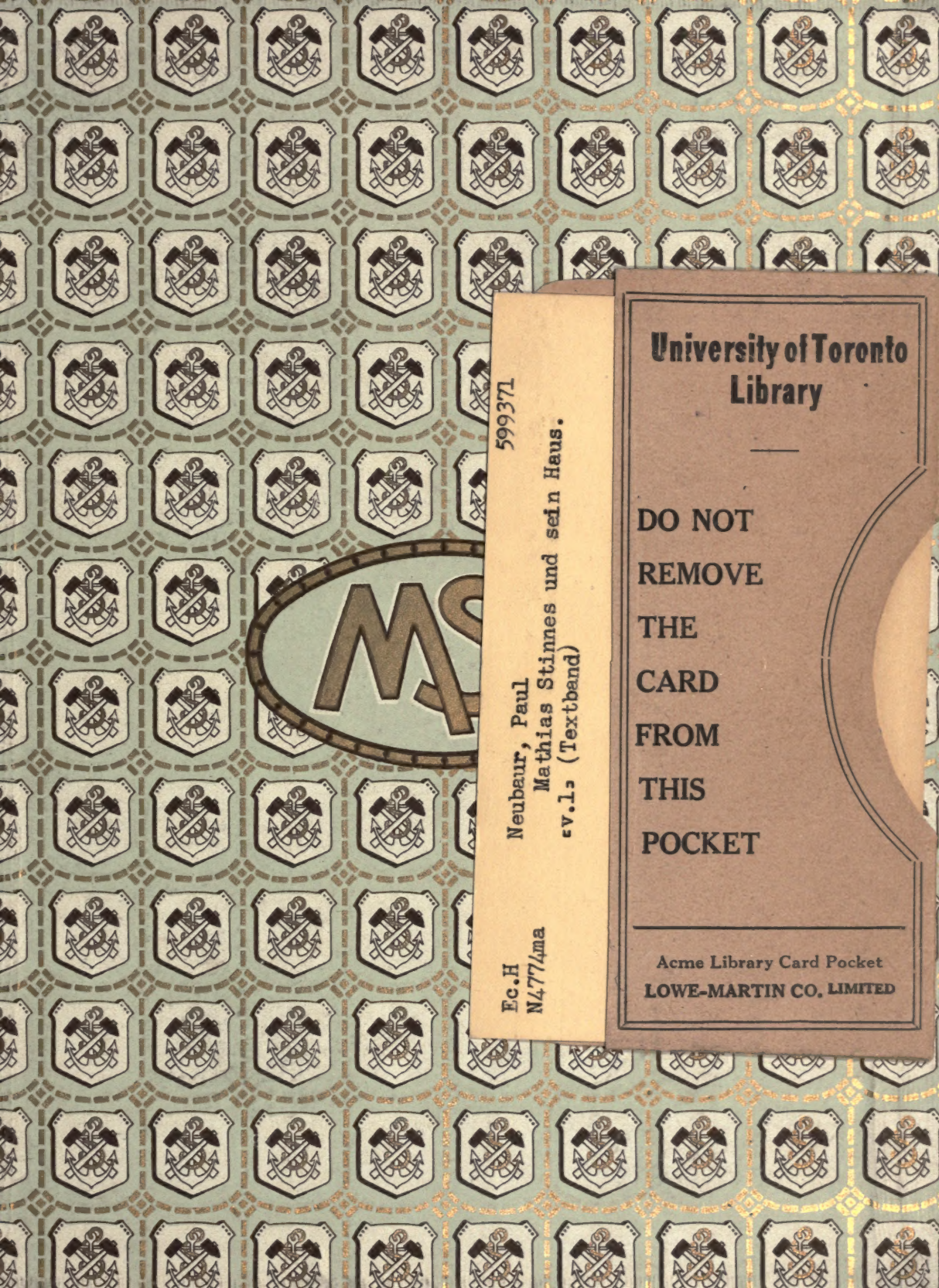
Waffentransporte . . . . . 73
Wahrschaustationen . . . . . 350
Währungsverhältnisse . . . . . 212—213
Waldhausen . . . . . 234
Wandlungen in Kohlenproduktion und Handel . . . . . 266—272
Wasserbauten am Rhein . . . . . 35—37
Wasserhaltungsmaschinen . . . . . 209
Wasserwerke am Rhein . . . . . 167
Wasserzoll, Befreiung vom . . . . . 152
Weidtkamp, Gerhard . . . . . 393
Weltproduktion . . . . . 199
Werden . . . . . 11—12
Westfälischer Kohlen-Ausfuhr-Verein . . . . . 272—274
Westfälisches Kohlensyndikat . . . . . 285
Wiener Kongress . . . . . 14, 30
Wolfsbach, Zeche . . . . . 241—242
Wolff, Emil, Dresdener Motorfabrik . . . . . 363

Seite

## Z


Zeche Carnap . . . . . 255—260
Zeche Carolus Magnus . . . . . 251, 253, 261, 383—388
Zeche Ernst . . . . . 249
Zeche Friedrich Ernestine . . . . . 261, 378—383
Zeche Graf Beust . . . . . 251, 253, 261, 375—378
Zeche Ignazius . . . . . 241
Zeche Mathias Stinnes . . . . . 249, 251, 255—260, 296, 364—374
Zeche Silberbank . . . . . 241
Zeche Viktoria Mathias . . . . . 250, 254, 261, 361—364
Zeche Wolfsbach . . . . . 241—242
Zechen-Konsortium . . . . . 272
Zentraldepartement . . . . . 10
Ziegelpressen . . . . . 371
Zollverein . . . . . 152
Zünfte . . . . . 24
Zusammenschluss im Kohlenbergbau . . . . . 267

MSt


599371
Neubaur, Paul
Mathias Stinnes und sein Haus.
<v.1. (Textband)
Ec.H
N4774ma
University of Toronto
Library
DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET
Acme Library Card Pocket
LOWE-MARTIN CO. LIMITED